



---

18. Wahlperiode

## **Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr**

30. Sitzung

Dienstag, 27. Oktober 2020, 14:03 bis 16:47 Uhr

### **Anhörung**

**„Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs“**

**Inhalt**

Sachverständige .....	3
Fragenkatalog .....	4
Anlagen .....	6
Anhörung von Sachverständigen „Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs“ .....	7

## Sachverständige

**Kerstin Hurek**

Leiterin Stab Verkehrspolitik des ACE Auto Club Europa e. V.  
Berlin

**Alexander Kreipl**

Leiter Verkehr/Technik/Umwelt beim ADAC Südbayern e. V.  
München

**Ralf Lenninger**

Leiter Strategie und Future Solutions der Continental Geschäftseinheit  
Vehicle Networking & Information  
Frankfurt am Main

**Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz**

Leiterin des Instituts für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für  
Luft- und Raumfahrt (DLR)  
Berlin

**Martin Margreiter**

Forschungsgruppenleiter,  
Lehrstuhl für Verkehrstechnik der TU München

**Rüdiger Pape**

Abteilung Politik und Außenbeziehungen der BMW Group  
München

**Dr. Brian Rampp**

Leiter Politik der Audi AG  
Ingolstadt

**Dr. Kathrin Risom**

Director Digital & Marketing bei SIXT  
Pullach

## Fragenkatalog

### I. Allgemeines zur Zukunft des motorisierten Individualverkehrs

1. Wie wird sich der motorisierte Individualverkehr in den nächsten Jahren entwickeln?
2. Wie wird sich der Bestand und Absatz an Kraftfahrzeugen in den nächsten Jahren entwickeln? Wer wird Besitzer der Kraftfahrzeuge sein – Die Zukunftsforschung spricht von: „Nutzen statt besitzen“?
3. Welche Faktoren sind für die Wahl des Verkehrsmittels generell entscheidend?

### II. Verkehrsfluss, Verkehrssteuerung und Verkehrsoptimierung

1. Wie kann der Verkehrsfluss, insbesondere in Ballungsregionen, verbessert und im ländlichen Raum sichergestellt werden?
2. Inwiefern können neue Technologien unterstützen, das Verkehrsaufkommen besser zu steuern und zu lenken, sodass sich auch die Fahrzeiten verkürzen?
3. Welchen Einfluss haben „on demand-Lösungen“ (auf Nachfrage) wie bspw. „Carsharing“ (Gemeinschaftsauto) „Ridepooling“ (Mitfahrgelegenheiten) und „Ridehailing“ (Fahrdienste) auf den Bestand von Autos, das Verkehrsaufkommen, den Verkehrsfluss und Parkraumangebot?
4. Wie könnten die Akzeptanz und Nutzung von „on demand-Lösungen“ gesteigert werden?
5. Welche Rolle spielt die Digitalisierung und künstliche Intelligenz hinsichtlich Verkehrsaufkommen, Verkehrsfluss, Parkraumangebot?
6. Welche Rolle wird das Autonome Fahren spielen? Bis wann kann mit einer Überführung in den Regelverkehr gerechnet werden?
7. Inwiefern können regulierende Maßnahmen wie bspw. eine Citymaut (ggf. zeitabhängig) einen Beitrag leisten, um den Verkehr und das Aufkommen zu steuern?
8. Wie könnte der durchschnittliche Besetzungsgrad eines Pkws erhöht werden? Wie wird in diesem Zusammenhang das Konzept einer „High-occupancy vehicle lane“ (zu Deutsch: Fahrgemeinschaftsspuren) bewertet?
9. Inwiefern bedarf es einer Reformierung bestehender Gesetze wie bspw. die des PBefG oder der StVO? Was kann auf Landesebene getan werden?

### III. Vernetzung, Multimodalität und Akzeptanz

1. Wie wird die multimodale Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger untereinander bewertet?
2. Wie könnte die multimodale Vernetzung verbessert werden?
3. Wie wird die gesellschaftliche Akzeptanz eingeschätzt, um sich multimodal fortzubewegen?

4. Wie könnte der motorisierte Individualverkehr besser in den Öffentlichen Verkehr eingebunden werden?

#### **IV. Bedarfsgerechte und zukunftsgerichtete Infrastruktur**

1. Wie wird die derzeitige Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr bewertet?
2. Inwiefern bedarf es eines Ausbaus und einer Neugestaltung von Infrastruktureinrichtungen (Verkehrswege, Tankstellen, Ladesäulen, Stellplätze, Mobilfunk etc.), um den zukünftigen Entwicklungen des motorisierten Individualverkehrs Rechnung zu tragen?
3. Welche Voraussetzungen müssen für das Autonome Fahren geschaffen werden?
4. Inwiefern könnten Schnittstellen zwischen dem motorisierten Individualverkehr und anderen Verkehrsträgern optimiert werden?
5. Wie werden die vorhandenen Park-and-Ride-Flächen bewertet?

#### **V. Bedarfsgerechte Stadtplanung und Gestaltung des öffentlichen Raums**

1. Inwiefern bedarf es eines Ausbaus und einer Neugestaltung des öffentlichen Raums, um den zukünftigen Entwicklungen des motorisierten Individualverkehrs Rechnung zu tragen?
2. Wie soll mit dem ruhenden Verkehr zukünftig umgegangen werden? Müssen hier mehr Parkhäuser gebaut werden, mehr Park-and-Ride-Flächen etc.?
3. Wie sieht der Antriebstechnologiemix im Jahr 2030 aus? Welche stadtplanerischen Konsequenzen ergeben sich für alternative Antriebsformen?
4. Wie wird das Konzept der „autofreien Städte“ bewertet?
5. Wie können Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern verbessert werden?
6. Welche stadtplanerischen Konsequenzen ergeben sich hieraus?
7. Wie kann die Konkurrenz um Flächen bewältigt werden?
8. Wie wird die bestehende Muster-Stellplatzsatzung, gemäß BayBO Art. 47 bewertet?

**Anlagen**

Anlage 1 Kerstin Hurek ACE Auto Club Europa e. V. .....	44
Anlage 2 Alexander Kreipl ADAC Südbayern e. V. ....	52
Anlage 3 Ralf Lenninger Continental .....	59
Anlage 4 Rüdiger Pape BMW Group .....	66
Anlage 5 Dr. Brian Rampp Audi AG .....	71

(Beginn: 14:03 Uhr)

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf Sie recht herzlich zur 30. Sitzung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr begrüßen.

Heute vertritt der Kollege Adelt die Kollegin Aures; Kollege Kohler ist noch erkrankt. Die Kollegen Bergmüller und Henkel sind für die AfD-Fraktion da, und dann darf ich heute ganz besonders der Kollegin Kohnen zum Geburtstag gratulieren. Was gibt es Schöneres, als den Geburtstag mit einer Anhörung zum Individualverkehr zu verbringen! (Heiterkeit und Beifall) So kann man sich auch mit mehr Personen zusammensetzen als aktuell in der Gastronomie. Das ist doch wunderbar. – Zugeschaltet sind uns die Kollegen Schorer und Büchler, die uns, davon gehe ich aus, soweit auch gut verstehen können. Weiterhin sind einige Vertreter der Staatsregierung zugeschaltet; einige sind anwesend. Zugeschaltet ist auch eine unserer Expertinnen, Frau Prof. Lenz.

Gemäß § 140 BayLTGeschO gehe ich wie immer davon aus, dass Sie damit einverstanden sind, dass O-Töne, Videos oder Schnittbilder aufgenommen werden. – Hiergegen erhebt sich insoweit kein Widerspruch. Das heißt für unsere Experten nur, dass Fernsehen oder O-Töne aufgenommen werden können. Ich gehe davon aus, dass Sie damit einverstanden sind. – Dagegen erhebt sich soweit kein Widerspruch.

Unsere Sitzung wird wie immer live im Internet gestreamt; so ist auch die Öffentlichkeit hergestellt. Ich möchte Sie alle darauf hinweisen: Hier wird ein Wortprotokoll von unserem Stenografischen Dienst erstellt. Bitte gehen Sie möglichst zehn bis fünfzehn Zentimeter an das Mikro heran, sodass wir den Ton optimal übertragen können, damit die Kolleginnen und Kollegen, die mitstenografieren, Sie gut verstehen. Coronabedingt sitzen sie nicht im Raum. Bitte berücksichtigen Sie das. – Hier vorne haben wir einen kleinen Imbiss bereitgestellt.

Heute haben wir eine Anhörung von Sachverständigen zum Thema "Zukunft des motorisierten Individualverkehrs". Mobilität ist ein wesentliches Grundbedürfnis unserer Gesellschaft. Nichts prägt den Alltag so sehr wie das Bedürfnis, sich fortzubewegen – zum Einkaufen, zur Arbeit oder auch in der Freizeit. Sie ermöglicht vielen Menschen auch soziale Teilhabe und ein selbstbestimmtes Leben. Gerade auch die immer älter werdende Gesellschaft im ländlichen Raum ist darauf angewiesen. Weiterhin trägt Mobilität in unserer global vernetzten Welt maßgeblich dazu bei, den Wohlstand unserer bayerischen Gesellschaft zu halten und zu sichern. Sie ist auch maßgeblich für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft im Freistaat Bayern. Da spielt die bayerische Automobilindustrie eine wesentliche Rolle, und so haben wir im letzten Jahr im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr einstimmig eine Expertenanhörung beschlossen. Wir hatten ja schon einmal eine Expertenanhörung zum öffentlichen Personennahverkehr; nächstes Jahr haben wir eine weitere zum Radverkehr. Die heutige Anhörung komplettiert das Programm in Bezug auf die Verkehrsträger erst einmal. Wir dürfen nicht vergessen: Wir haben etwa zehn Millionen registrierte Kraftfahrzeuge in Bayern. Über 50 % bewegen sich im Modal Split mit dem Auto vorwärts. – Soweit meine einleitenden Worte.

Ich freue mich, dass wir heute zahlreiche Expertinnen und Experten begrüßen dürfen. Zum Ablauf würde ich Ihnen folgendes Verfahren vorschlagen: Sie haben jetzt alle kurz die Möglichkeit, in maximal fünf Minuten ein Statement abzugeben. Der Fragenkatalog ist Ihnen zugegangen. Sie können da noch einmal Ihre persönlichen Schwerpunkte deutlich machen. Vielleicht sagen Sie auch noch zwei, drei Sätze zu sich selbst, zu Ihrer Funktion im Unternehmen oder in dem Verband, für den Sie hier sitzen, damit man das ein bisschen einordnen kann. Geben Sie uns also bitte

kurz, in etwa fünf Minuten, Ihren Schwerpunkt zum Besten. Danach würde ich dann zu individuellen Fragen der Kolleginnen und Kollegen hier im Raum übergehen. Wenn dann noch Zeit bleibt – das soll dann der dritte Block sein –, können wir den Fragenkatalog noch einmal strukturiert durchgehen. Er ist ja in fünf Themenblöcke gegliedert. Aber erst mal möchte ich den Kolleginnen und Kollegen den Raum geben, persönliche Schwerpunkte zu setzen, da die Fragen im Wesentlichen schriftlich beantwortet worden sind. – Ich bitte die Kolleginnen und Kollegen auch, jeweils einem Experten zwei Fragen oder eine Frage zwei Experten zu stellen, wie schon bei der letzten Anhörung, damit die Sitzung strukturiert vonstattengeht. – Findet dieses Verfahren soweit Zuspruch? – Ich sehe keinen Widerspruch.

Die erste Frage in der Anhörung gebührt, würde ich vorschlagen, unserem heutigen Geburtstagskind – als kleines Geschenk des Ausschusses. Ich denke, wir fangen mit Frau Hurek an und gehen im Uhrzeigersinn einmal herum.

**Sve Kerstin Hurek (ACE Auto Club Europa):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme. – Ich leite die Abteilung Verkehrspolitik des ACE Auto Club Europa in Berlin. Das Thema, die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs, ist eng verknüpft mit sämtlichen Fragestellungen, wenn es um die Mobilität der Zukunft geht, und damit auch – ich weiß, diesen Begriff mögen vielleicht nicht alle von Ihnen – mit der Verkehrswende. Die Szenerie in der Stadt und weitaus mehr auf dem Land wird durch den motorisierten Individualverkehr bestimmt. Während die Verkehrspolitik der Vergangenheit auf das Auto fokussiert war, hat man sich zwar in den Innenstädten von dem Leitbild der autogerechten Stadt verabschiedet, dennoch stehen viele Städte fast vor dem Kollaps. Der Individualverkehr kommt an seine Grenzen, die Einwohnerzahlen und Pendlerströme aus dem Umland und Lieferverkehr wachsen, und die Konkurrenz um den begrenzten Platz wird größer. Die Akzeptanz dafür, dass parkende Autos den ohnehin knappen Straßenraum blockieren, nimmt ab. Sie werden durchschnittlich eine Stunde am Tag bewegt; das heißt: Autos ruhen täglich 23 Stunden auf Flächen. Diese Flächen könnten, anders genutzt, für mehr Lebensqualität der Menschen sorgen oder Radfahrern und Fußgängern zur Verfügung stehen. Eine Fläche kann man nur einmal vergeben – wir sollten uns daher gut überlegen, was wir auf diese Flächen draufstellen. Platz im Straßenraum ist eben knapp. Das gilt im bebauten Umfeld, aber außerorts gleichermaßen. Gleichzeitig sind mehr Pkw auf den Straßen unterwegs, und dies fast leer. Sie kennen sicherlich die Zahlen: Die durchschnittliche Besetzung eines Pkw liegt im Berufsverkehr bei 1 bis 1,2 Personen, im Mittel über alle Fahrzwecke bei 1,5 Personen. Zudem sind Autos erstaunlich ineffektiv. Bahn, Bus und Rad bieten ein Vielfaches an Transportleistung pro Fläche. Die Pkw-Zulassungszahlen erreichen jedes Jahr einen weiteren Höchststand. Kamen in Deutschland im Jahr 2010 noch auf 509 Pkw auf 1.000 Einwohner, so sind es in diesem September bereits 569 Pkw. Insgesamt sind mehr als 45 Millionen Pkw zugelassen. Noch eine Zahl: Im Jahr 2000 waren es 42 Millionen Pkw.

Nach Empfehlungen der NPM, der Nationalen Plattform der Mobilität, sollen bis zum Jahr 2030 bis zu 10,5 Millionen Elektrofahrzeuge im Bestand angestrebt werden. Das heißt: Wenn wir uns diese Zahl vergegenwärtigen, sind aber noch mehr als 37 Millionen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf deutschen Straßen unterwegs. In den ländlichen und teilweise in den suburbanen Räumen ist das Auto Verkehrsträger Nummer 1. Dort ist die Versorgung mit öffentlichen Mobilitätsdienstleistungen in der Regel deutlich schlechter als in den Städten. Das heißt: Unserer Auffassung nach sollte das Mobilitätssystem der Zukunft daher sowohl in den Städten als auch auf dem Land eine bezahlbare, sichere und flexible Mobilität gewährleisten. Dabei sollte die jeweils ressourceneffizienteste und umweltfreundlichste Lösung das Ziel sein. Um hier nicht missverstanden zu werden – ich bin schließlich

Vertreterin eines Autoclubs –, betone ich: Das ist keine grundsätzliche Entscheidung gegen das Auto. Es geht nicht darum, den Pkw-Besitz und die Pkw-Nutzung zu verurteilen. Es steht völlig außer Frage, dass es eine Vielzahl an Situationen gibt, in denen die Nutzung des Autos aus den unterschiedlichsten Gründen alternativlos ist. Vor allem in den ländlichen Regionen ist das Auto noch oft unverzichtbar. Wozu wir aber als ACE ermutigen wollen, ist der bewusstere Umgang mit dem Auto, der Blick auf mögliche Alternativen. Denn von der gesteigerten Nutzung dieser Alternativen profitieren am Ende alle Verkehrsteilnehmer, auch diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind. Durch geringeres Verkehrsaufkommen können sie entspannter, sicherer und mit weniger Staus und Behinderungen an ihr Ziel kommen. Dann hat auch der motorisierte Individualverkehr eine Zukunft.

Was in Kopenhagen beim Radverkehr funktioniert, muss meines Erachtens noch lange nicht in München funktionieren. Wir schielen auch gerne nach Wien. Oder: Die erfolgreiche Einführung einer Citymaut in London oder Bergen muss für Berlin nicht automatisch auch die richtige Lösung sein. Die Rahmenbedingungen sind überall unterschiedlich, die politische Kultur ist eine andere, aber es erfordert jeweils individuelle und nachhaltige Lösungsansätze. Ziel muss es sein, dass am Ende alle Menschen davon profitieren. Auch das Autofahren kann so komfortabler und sicherer werden.

Ich möchte kurz auf vier Rahmenbedingungen eingehen, wenn es darum geht, das Mobilitätssystem umzubauen. Warum ist eigentlich eine Verkehrswende oder ein Umbau des Mobilitätssystems erforderlich?

- Erstens. Deutschland ist internationale Verpflichtungen eingegangen. Das heißt, es geht um die Einhaltung von Klimaschutzzielen.
- Zweitens. Die deutsche Automobilindustrie muss eine Transformation vornehmen. Sonst können wir nämlich dem Wettbewerb nicht standhalten.
- Drittens. Es geht um Verkehrssicherheit.
- Viertens. Digitalisierung: Gerade in der Zukunft des motorisierten Individualverkehrs bietet die Digitalisierung viele Möglichkeiten und Chancen.

Kurzum: Ohne eine intelligente und vorausschauende Planung und Entwicklung führt mehr Mobilität zu mehr Verkehr. Die negativen Folgen dieser Entwicklung, unter anderem Flächenverbrauch, Stau, Lärm, globale Erwärmung, Unfälle belasten die Volkswirtschaft zunehmend. – Danke.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Hurek. Das war knapp, zeitlich eine Punktlandung. Wir bleiben gleich bei Automobilvereinen und -verbänden und kommen zu Herrn Kreipl.

**SV Alexander Kreipl (ADAC Südbayern e. V.):** Grüß Gott. – Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung und die Möglichkeit, die Diskussion hier aus Sicht der Verbraucher mitzugestalten. Aus unserer Sicht ist die individuelle Mobilität – ganz klar – ein Grundbedürfnis des Menschen. Sie muss erhalten bleiben; sie muss bezahlbar bleiben. Da sehe ich, da wir heute beisammen sitzen, dass die Politik das anerkannt hat, bestrebt ist, in diese Richtung zu gehen, und die Rahmenbedingungen zur Verfügung zu stellen. Aus unserer Sicht ist wichtig, dass Mobilität für den einzelnen auch in Zukunft sicher, bezahlbar und verfügbar ist, so wie er sie gerade braucht. Aktuell nimmt der motorisierte Individualverkehr mit einem Anteil von mehr als 50 % an allen Wegen eine zentrale Rolle im Modal Split ein. Veränderungen sind möglich, und sie werden auch kommen. Das ist ganz klar und auch erstrebenswert. Aber im Ergebnis wird der motorisierte Individualverkehr mittelfristig nach wie vor den größten Anteil haben. Wichtig ist mir, dass wir hier wirklich zwischen urbanen und ländlichen Räumen stark unterscheiden. Im urbanen Raum wird der motorisierte Individualverkehr mit Sicherheit in den nächsten Jahren an Bedeutung verlieren. Es wird Umverteilungen auf andere Ver-

kehrsträger geben; das ist auch gut so, und das ist auch wichtig. Wir werden Anwendungen für Elektromobilität sehen, wir werden Sharing-Dienste sehen. Aber im ländlichen Raum schaut es einfach ein bisschen anders aus. Hier haben wir gerade in Bayern eine besondere Verantwortung, die individuelle Mobilität auch im ländlichen Raum stark im Blick zu haben, anstatt die Diskussion, wie es leider sehr weit verbreitet ist, nur um die Ballungsräume zu führen.

Vor ca. drei Jahren haben wir als ADAC Südbayern eine Studie zur Mobilität Älterer im ländlichen Raum durchgeführt, die ganz klar gezeigt hat, dass auch ältere Menschen sehr stark auf die individuelle Mobilität angewiesen sind. Der Pkw ist hier sehr stark im Fokus. Mit zunehmendem Alter verändert sich die Situation dahingehend, dass der Pkw zwar die Nummer 1 bleibt, aber dass das Mitfahren eine wesentliche Rolle einnimmt. Von daher sehe ich das Thema Sharing-Dienste, wenn wir schon so weit ins Detail gehen können, auch für den ländlichen Bereich als sehr wichtig an, aber natürlich auf anderer Basis als in den Ballungsräumen.

In den Ballungsräumen hat die verkehrliche Entwicklung leider nicht mit dem tollen Wirtschaftswachstum Schritt gehalten. Wir haben gerade hier in München große Versäumnisse, was die Verkehrsplanung angeht. Leider ist es nicht gelungen, die Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsplanung so zu verzahnen, wie es eigentlich notwendig wäre. Hier sollte man, glaube ich, in Zukunft mehr darauf schauen, dass das gelingt. Für die Ballungsräume sind ganzheitliche Konzepte sehr essenziell, und hier ist es sehr wichtig, das Umland mit einzubeziehen. Bei der Verbesserung der Verzahnung mit den umliegenden Kreisen und Kommunen hat der Ballungsraum München noch erheblichen Nachholbedarf, glaube ich, weil die Pendlerbeziehungen in München einen sehr großen Anteil des täglichen Verkehrs ausmachen. Die Probleme, die ein Ballungsraum wie München hat, werden wir ohne ein vernünftiges Konzept für die Pendler nicht in den Griff kriegen. Einzelne Maßnahmen im Stadtgebiet München müssen immer daraufhin überdacht werden, welche Auswirkungen sie weiter draußen haben.

Wer weniger motorisierten Individualverkehr, weniger Fahrzeuge in den Städten haben will, muss Anreize schaffen für diejenigen, die die Fahrzeuge heute nutzen, diese Fahrzeuge stehen zu lassen. Das funktioniert nicht, indem ich das Fahren in der Stadt unattraktiver mache, sondern ich muss – von außen gedacht – Möglichkeiten schaffen, früh umzusteigen, damit dann die Arbeitsplätze, die in der Innenstadt aufgesucht werden, genauso sicher und schnell erreicht werden oder der Konsum, der befriedigt werden will, erledigt werden kann. Hierfür ist ein gut ausgebauter ÖPNV natürlich das Rückgrat. Man muss moderne Konzepte denken; auch Corona hat gezeigt, dass wir dem Home Office mehr Beachtung schenken müssen und versuchen sollten, das Thema etwas zu strukturieren und zugunsten der Verkehrsplanung zu organisieren.

Die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger ist aus meiner Sicht auch ein zentraler Punkt, um in der Zukunft die Verkehrsströme besser zu lenken. Wir wissen von Mitgliederumfragen, dass die Verkehrsteilnehmer dazu bereit sind, wenn sie möglichst viele Informationen aus einer Hand bekommen, wenn die Möglichkeit, die einzelnen Wege aufeinander abzustimmen, besteht. Hier ist es wichtig, die Stärken der einzelnen Verkehrsträger zu nutzen, aufeinander abzustimmen, anstatt sie gegeneinander auszuspielen. Mitgliederbefragungen zeigen auch, dass Nutzer für moderne Technologien offen sind, sei es im Fahrzeug, sei es bei der intermodalen Planung. Aber sie sind nicht bereit, Rückschritte in Bezug auf Komfort, Kosten oder Ähnliches zu akzeptieren. Man will sich also immer weiter entwickeln.

Zu guter Letzt noch zum Thema Auto: Aus unserer Sicht werden die Verbrennungsmotoren bis 2030 weiterhin eine dominierende Rolle spielen. Die Zunahme

alternativer Antriebsformen ist wünschenswert, richtig und wichtig. Vor allem von der Elektromobilität ist viel zu erwarten. Aber wir setzen uns auch für eine technologie neutrale Entwicklung und Förderung alternativer Antriebsformen ein, das heißt, weiterhin Gas- oder Wasserstofffahrzeuge in den Fokus zu nehmen.

Zum Schluss sage ich das, was ich am Anfang hätte sagen sollen: Mein Name ist Alexander Kreipl. Ich bin verkehrs- und umweltpolitischer Sprecher im ADAC Südbayern, leite dort den Bereich Verkehr, Technik und Umwelt. Das heißt: Von der Verkehrspolitik bis zu unseren Verkehrssicherheitsprogrammen an Schulen und die technische Beratung ist alles in meinem Aufgabenbereich. – Vielen Dank fürs Zuhören.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Kreipl. Das war jetzt ein bisschen über die fünf Minuten. Ich gebe Ihnen gerne eine Minute Toleranzzeit. Ab sieben Minuten erlaube ich mir dann kurz, Sie auf die Zeit hinzuweisen, einfach des Gleichheitsgrundsatzes wegen. – Wir kommen jetzt zu einem Autoteilezulieferer. Herr Lenninger, bitte.

**SV Ralf Lenninger (Continental):** Grüß Gott. Erst mal vielen Dank für die Einladung; unsere Teilnahme ist etwas atypisch, weil wir kein Unternehmen sind, das direkt Produkte für den Individualverkehr macht. Sehr wohl machen wir die Technologieprodukte, die einen besseren Individualverkehr ermöglichen. Wir folgen hier drei Leitlinien: Die erste ist: Wir sind der Überzeugung, Autos müssen emissionsfrei sein, sauber. – Die zweite Leitlinie ist: Unfälle gehören ins Museum; das Auto muss unfallfrei sein. – Die dritte Leitlinie ist: Ein Auto muss Teil des intelligenten Netzes sein, um alle Vorteile für die Optimierung des Verkehrs zu generieren.

Daran arbeiten 42.000 Ingenieure, 15.000 Software-Ingenieure. Unser Beitrag ist, mit dem Wissen, mit dem Eröffnen der Möglichkeiten der Systeme, die wir entwickeln können, die Technologien zur Verfügung zu stellen, die unsere Kunden – Automobilhersteller, Bushersteller, aber auch Bahnen – entsprechend nutzen. Was ist unsere Erwartung, was ist unser Beitrag? – Wichtig für uns ist Klarheit in einer Technologie-Roadmap sowohl der Politik als auch der Automobilhersteller, dass wir uns mit unseren Investitionen im Entwicklungsbereich – das sind ungefähr 1,4 Milliarden im Jahr – richtig ausrichten können. – Vielen Dank.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Lenninger. Dann schalten wir kurz nach Berlin zu Frau Prof. Lenz, der Leiterin des Instituts für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt. Frau Lenz!

**Sve Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt):** Herzlichen Dank. Besten Dank auch für die Einladung, an dieser Anhörung teilzunehmen. Ich mache das sehr gerne, weil wir uns beim Thema Verkehr tatsächlich dringend bewegen müssen. Ich leite das Institut für Verkehrsforschung im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt. Das DLR macht eben nicht nur Luft- und Raumfahrt, sondern auch Verkehrs- und Energieforschung; speziell in meinem Institut beschäftigen wir uns mit Entwicklungstrends, aber auch mit der Prognose von Entwicklungstrends und mit der Frage, wie kann man diese Entwicklungstrends steuern und beeinflussen. Ich möchte eigentlich drei Themen ganz kurz anreißen, zunächst das Thema Technologien. Frau Hurek hat zu Recht bereits darauf hingewiesen bzw. im Paper des ACE darauf verwiesen, dass wir uns bei den Technologien ganz dringend auf neue Dinge einstellen müssen. Wir machen das im Moment mit Elektromobilität. Aber die Frage ist, ob das schnell genug gehen wird, um tatsächlich die Treibhausgasreduktionseffekte zu erzielen, die wir brauchen. Es wird mit Sicherheit noch mehr Anstrengungen bedürfen, als im Moment vorhanden sind, und es wird auf die Dauer nicht über Fördermaßnahmen gehen.

Bei den Technologien sehen wir – ich bin Leiterin der Arge 2 in der Nationalen Plattform Mobilität –, dass die Technologien alleine nicht ausreichen werden, um die Treibhausgasziele zu erreichen, die sich die Bundesregierung für 2030 gesetzt hat. Das heißt: Wir brauchen unbedingt auch noch Verhaltensänderungen. Die große Frage ist also eigentlich: Wie kommen wir zu diesen Verhaltensänderungen? – Wir haben uns in den letzten Jahrzehnten immer darum bemüht, den Verkehr, auch den nicht automobilen Verkehr besser zu machen. Uns sind große Erfolge in dieser Richtung vor allem in den großen Städten mit dem öffentlichen Verkehr gelungen. Dennoch reicht das, was wir bisher erreicht haben, nur durch quasi Incentivierung und Verbesserung nicht. Das heißt: Wir werden uns auch über Maßnahmen unterhalten müssen, die eine Regulierung beinhalten, eine Steuerung in Richtung auf alternative Verkehrsformen, alternativ zum Pkw. Ich bin gleichzeitig sehr dankbar, dass sowohl Frau Hurek als auch Herr Kreipl vom ADAC darauf hingewiesen haben, dass es nicht darum gehen kann, gewissermaßen starke Fronten zwischen Autobefürwortern und Autogegnern zu schaffen, sondern dass es darauf ankommt, jedes Verkehrsmittel, jede Mobilitätsoption an den richtigen Platz zu setzen.

Die Pendlerverkehre halten wir für ein besonders großes Problem – das wurde schon angesprochen und das lässt sich auch mit den Zahlen sehr einfach belegen –, nicht nur in den großen Städten wie München oder Berlin, sondern auch in den kleineren Städten. Wenn Sie auf die Besatzzahlen an Pkw pro 1.000 Einwohner gucken, sehen Sie: Die großen Städte sind da vergleichsweise niedrig im Bundeschnitt. Aber der Pendlerverkehr bringt sehr viel Autoverkehr in die Städte hinein. Frau Hurek hat schon darauf hingewiesen, dass die Besatzzahlen der Fahrzeuge im Pendelverkehr ganz besonders niedrig sind. Hier ist besonders viel an neuen Ideen, aber auch an Maßnahmen erforderlich. Denken Sie an eine Stadt wie Berlin: Wir haben rund 5.000 Park-and-ride-Plätze bei 3,5 Millionen Einwohnern und einem Umland, das noch einmal fast 1 Million zusammenbringt. Da sind 5.000 Plätze gar nichts; da muss einfach etwas passieren, wenn dieser Umstieg gelingen soll.

Abschließend möchte ich eine Erfahrung darstellen, die wir im Rahmen des veränderten Verhaltens im Zusammenhang mit Corona gemacht haben. Immer wieder wurde darauf hingewiesen, dass ganz viele Leute auf das Fahrrad umgestiegen sind. Wir können über unsere Befragung nachweisen, dass diejenigen, die aufs Fahrrad umgestiegen sind, solche Personen sind, die bereits vor Corona das Fahrrad in ihrem Mobilitätsportfolio hatten. Das heißt: Die Menschen dazu zu bringen, nicht nur auf ein Verkehrsmittel zu setzen, sondern sich eine gewisse Breite an Verkehrsmittelnutzung anzugewöhnen, ist ein ganz, ganz wichtiger Punkt, wenn wir in Richtung Verkehrswende denken und wenn wir auch an Resilienz gegenüber Krisen, wie wir sie aktuell sehen, denken. – Ich bedanke mich vielmals.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Lenz. Dann kommen wir zum Lehrstuhl für Verkehrstechnik der TU München, Herrn Margreiter.

**SV Martin Margreiter (TU München):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Sehr geehrte Damen und Herren! Ich bin Forschungsgruppenleiter am Lehrstuhl für Verkehrstechnik der TU München und vertrete heute Herrn Prof. Klaus Bogenberger, der kurzfristig nach Berlin zum Verkehrsministerium musste und sich deshalb entschuldigen lässt. Ich werde mich auch kurzfassen, da ich gestern Abend erst von dem heutigen Termin erfahren habe und eher kurzfristig eingesprungen bin. – Wir beschäftigen uns am Lehrstuhl für Verkehrstechnik an der TUM mit Methoden und Technologien zur Erfassung, Beschreibung und räumlich-zeitlichen Beeinflussung und Steuerung des Verkehrsgeschehens, sowohl im Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr. Wichtig ist hierbei für uns aus der Forschung die Analyse der

Wirkungen von innovativen Mobilitätslösungen in der Simulation, aber auch in realen Testfeldern. Aus unserer Sicht, aus der Sicht der Wissenschaft ist die Zukunft des Verkehrs vernetzt, digitalisiert, automatisiert, elektrisch und vor allem multimodal – hierbei liegt unser Fokus explizit auf dem Verkehr in der Stadt, aber auch auf dem Verkehr auf dem Land sowie auf allen Verkehrsmitteln, nicht nur auf dem Individualverkehr.

Aus Sicht der Wissenschaft würde ich heute gerne zwei Themen in den Fokus stellen, zum einen die Automatisierung, zum anderen die Vernetzung des Verkehrs. Zum ersten Bereich, zur Vernetzung. In der Forschung fokussieren wir uns stark auf die Kommunikation zwischen Verkehrsteilnehmern bzw. den Fahrzeugen untereinander, aber auch auf die Vernetzung zwischen Fahrzeugen beispielsweise in der urbanen Verkehrsinfrastruktur. Dies macht die Optimierung des Verkehrsflusses und damit auch eine Steigerung der Effizienz des Verkehrssystems möglich, aber auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit. Smarte Sensoren und Algorithmen liefern hierzu die notwendigen Daten, um jedem Mobilitätsteilnehmer individuell angepasste Informationen und Empfehlungen zur Verfügung zu stellen. Ziel ist hierbei, den Transport von Personen und Gütern in unseren Städten, aber auch auf dem Land durch Vernetzung effizienter gestalten zu können. Wichtig sind hier für uns einheitliche Standards für die Vernetzung und vor allem auch ein funktionierender Datenaustausch zwischen den Fahrzeugen – gefragt sind hierbei im Speziellen die Hersteller und die Zulieferindustrie –, aber auch zwischen den Fahrzeugen und der Infrastruktur. Hier ist dann maßgeblich die öffentliche Hand gefragt, um diese Standards zu definieren.

Im zweiten erwähnten Bereich, der Automatisierung, liegt der Fokus bei uns in der Wissenschaft darauf, die hoffentlich größtenteils positiven Effekte der Automatisierung auf unser gesamtes Verkehrssystem und auf unsere Gesellschaft zu evaluieren und, darauf basierend, Handlungsempfehlungen geben zu können sowohl für die öffentliche Hand als auch für die Industrie. Wir engagieren uns hierbei in der Wissenschaft für Testfelder, die sowohl öffentlich als auch nicht öffentlich sein sollten, für automatisiertes und vernetztes Fahren mit aktuellem Fokus in München und in Bayern. Hierbei hoffen wir auf die Unterstützung durch die Industrie und die öffentliche Hand. – Vielen Dank.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Margreiter. Dann kommen wir jetzt mal zu einem Automobilhersteller. Herr Pape!

**SV Rüdiger Pape (BMW Group):** Schönen guten Tag. – Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf mich kurz vorstellen: Ich arbeite seit acht Jahren bei BMW und beschäftige mich seitdem mit der Frage, wie die Zukunft der Mobilität aussehen kann. Wir haben dazu viele Projekte gemacht; ich habe mich viel mit dem Thema Carsharing beschäftigt, auch mit der Elektromobilität. Viele der Fragen in Ihrem Fragenkatalog beschäftigen uns auch schon sehr lange. Jetzt ist schon viel gesagt worden zum wachsenden Pkw-Bestand, zum Problem des Stadt-Umland-Verkehrs. Mobilität ist ein grundlegendes Bedürfnis, das jeder Bürger hat und dem man auch nachgehen sollte, und zwar nach Möglichkeit so, wie es seinem Zeit- und Kostenbudget entspricht. Dafür sollten die Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Zusammen mit dem Karlsruher Institut für Technologie haben wir Studien gemacht; da haben wir Pkw-Besitzer nach der objektiven und subjektiven Pkw-Abhängigkeit gefragt, also: Bin ich abhängig von einem Pkw, brauche ich den jeden Tag? – Dabei haben wir festgestellt, dass in Städten – wir haben die Umfrage in Berlin, München, Singapur und San Francisco gemacht – 30 % der Pkw-Besitzer gar nicht von ihrem Pkw abhängig sind. Sie brauchen ihn gar nicht. Sie haben ihn für bestimmte Fahrten, um einmal im Monat die Familie zu besuchen oder so. Bei diesen

Rahmenbedingungen müssen wir eigentlich ansetzen. Wir haben gleichzeitig in Projekten mit Bürgerpartizipation gemerkt, dass viele, die Auto fahren, gar nicht unbedingt Autofahren wollen, sondern sie wollen eigentlich lieber mit dem ÖPNV fahren – aber der ist da nicht gut genug ausgebaut oder es dauert zu lange. Damit möchte ich sagen: Wir reden jetzt viel von der Verkehrswende, dass alle Leute aufs Fahrrad umsteigen müssen, dass wir jetzt Pop-up-Bikelanes brauchen. Ich glaube aber, wir müssen wirklich in die Diskussion mit den Bürgern gehen über die Frage, was sie eigentlich wollen, welche Anforderungen es gibt. Dahingehend sollten wir die Rahmenbedingungen so schaffen, dass sich das Mobilitätssystem weiterentwickeln kann. Wir haben zwischen den Privat-Pkw und dem ÖPNV eine relativ große Lücke: Das ist der Unterschied, ob ich mit dem eigenen Auto fahre oder mit dem öffentlichen Verkehr. Dazwischen gibt es nicht viel. Wir haben Carsharing, wir haben Ride-Sharing, aber auch das steht noch am Anfang, und dafür sind die Rahmenbedingungen noch nicht richtig gesetzt. Das heißt: Viele, die mobil sind und Auto fahren, haben nicht die freie Wahl. Ich glaube, wir müssen hier ansetzen und die Rahmenbedingungen neu diskutieren und die Diskussion mit der Gesellschaft suchen, um diese Verkehrswende so zu gestalten, dass nicht alle aufs Fahrrad umsteigen müssen, sondern dass jeder einfach das Verkehrsmittel wählen kann, das für ihn am besten ist. – Danke schön.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Pape. Wir haben in Bayern noch einen weiteren großen Automobilhersteller und kommen in Richtung Ingolstadt. Herr Rampp!

**SV Dr. Brian Rampp (Audi AG):** Danke, auch für die Einladung in diesen Ausschuss. – Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich bin Leiter der Abteilung Politik bei Audi und seit neun Jahren im Unternehmen tätig. Ich bin außerdem der Vorsitzende des Verkehrsausschusses der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft. In dieser Funktion habe ich daher nicht nur einen guten Einblick bei Audi, sondern auch in andere Transportmittel und in die Vernetzung derselben.

Audi ist ein Konzern, der mit Premium-Fahrzeugen der Marken Audi, Lamborghini und Ducati Premium-Mobilität bieten will, der den Kunden ein besonderes Erlebnis bieten will. Wir sind der festen Überzeugung, dass das auch künftig Bestand hat. Premium-Fahrzeuge werden gefragt sein, weil sie vom Design her sehr ansprechend sind, weil sie sicher sind und weil gerade Premium-Fahrzeughersteller die Notwendigkeit haben, immer nachhaltiger zu werden und auch hier ganz vorne zu sein, also nicht nur bei den Fahrzeugkonzepten selber, sondern auch bei der Herstellung der Fahrzeuge. Wichtige Inhalte meines heutigen Vortrages und bei den Q&A sind natürlich die Antriebskonzepte. Wir leben mitten in einer Transformation. Audi stellt um. Wir bringen sehr viele Elektromobilitäts-Fahrzeuge auf den Markt. Bis 2025 werden wir etwa 30 elektrifizierte Modelle bringen, davon 20 rein batterieelektrisch. Da haben wir uns ein ambitioniertes Programm vorgenommen, und wir sind bereits mit Elektrofahrzeugen, zwei Modellen, auf dem Markt. Wir werden weitere bringen, und zwar in allen Fahrzeugklassen. Wir sind mitten im Transformationsprozess, und das betrifft Elektromobilität, Plug-In-Hybride, aber auch hocheffiziente Verbrenner, die wir fortwährend weiterentwickeln. Da leisten wir unseren Beitrag.

Wir stehen zum Pariser Klima-Abkommen, und wir haben auch das Ziel bis 2025 bilanziell an den Produktionsstandorten CO<sub>2</sub>-neutral zu produzieren. Wir investieren bis 2024 12 Milliarden Euro in Elektromobilität. Das heißt: Das ist für uns der Weg, um die Ziele nicht nur von Paris, sondern auch die von der EU gesetzten Ziele der CO<sub>2</sub>-Reduktion für Pkw – das sind 37,5 % – zu erreichen. Es ist absehbar, dass diese Ziele jetzt im Review weiter verschärft werden. Auch dieser Thematik stellen wir uns; wir werden alles daransetzen, diese Ziele zu erfüllen.

Beim Angebot der Elektromobilität sind wir auch auf die Unterstützung der Politik angewiesen, gerade bei der Infrastruktur. Wir alle wissen, wie wichtig die Ladesäulen sind. Wir müssen dafür sorgen, dass die Reichweiten der Fahrzeuge besser werden, sich weiter steigern. Da sind wir schon ganz gut, können aber noch mehr tun, was dann wieder technologieabhängig ist, auch von den Batterien her. Wir werden weiterhin intensiv daran arbeiten, die Batterien deutlich zu verbessern. Vor allem brauchen wir auch eine Batteriezellenproduktion hier in Europa und auch in Deutschland. Daran arbeiten wir im Rahmen des Volkswagenkonzerns intensiv. Denn wir werden auch gesteigerte CO<sub>2</sub>-Ziele nur erreichen, wenn wir die Elektrolade-Infrastruktur plus Batteriezellenfertigung hier zusammen mit Politik und Infrastruktur-Anbietern nach vorne bringen. Sonst wird es schwierig. Wir als Autohersteller werden daran gemessen, wie viele Autos wir verkaufen, aber nicht daran, wie viele Autos wir produzieren oder wie viele Ladesäulen wir bauen. Wir bringen auch Ladesäulen auf den Markt, zusammen mit BMW, mit Medionity. Das ist ein klares Zeichen, dass wir uns dort committen, aber da ist die politische Unterstützung wichtig. Bei dem Thema haben wir noch viel vor uns, um die Ziele zu erreichen – gemeinsam mit der Politik.

Wir sind darüber hinaus auch mit neuen Mobilitätslösungen unterwegs, wobei wir da sehr stark fokussieren. Es gibt das Audi-on-demand-Programm, wo Kunden unterschiedliche Fahrzeugmodelle über ein Leasing-Modell nutzen können: ein kleines Auto für Stadt, ein Elektroauto für mittlere Distanzen und einen Verbrenner für größere Entfernungen. Da sind wir unterwegs.

Völlig klar ist, dass wir, was die Themen Automatisierung und Connectivity angeht, intensiv arbeiten. Das tun wir im Volkswagenkonzern gemeinsam. Wir haben gerade in Ingolstadt die Car-Software-Org gegründet und auf den Weg gebracht. Das ist ein Unternehmen des Volkswagenkonzerns, das rundum Software-Lösungen für alle Modelle und Plattformen des Volkswagenkonzerns entwickelt. Das ist auch ganz interessant: Da sind wir wieder beim Thema Nachhaltigkeit. Diese Car-Software-Org bezieht Räume auf dem IN-Campus-Gelände. Dies entsteht auf dem früheren Gelände einer Raffinerie; das heißt: Audi ist auch beim Thema Nachhaltigkeit unterwegs. Wir sanieren nämlich komplett 100.000 Quadratmeter Boden, der von Öl und Benzin kontaminiert war, und bauen dort zusammen mit der Stadt Ingolstadt einen neuen Campus auf. Also, Nachhaltigkeit, neue Mobilitätskonzepte und extrem effiziente Fahrzeuge sind das Herz unserer Arbeit. Daran arbeiten wir weiter. – Vielen Dank.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Rampp. Damit kommen wir zu Frau Risom, zu einem weiteren Mobilitätsanbieter.

**Sve Dr. Kathrin Risom (SIXT):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung auch von meiner Seite. Ich bin Kathrin Risom, bin hier für den SIXT Konzern und bin verantwortlich für das Carsharing SIXT Share bei uns im Haus. Ich darf heute Herrn Nico Gabriel vertreten, der sich ebenfalls entschuldigen lässt.

Was ist unser Fokus bei SIXT aktuell? – Mobilität gewährleisten, aber Alternativen für den privaten Pkw-Besitz schaffen. Das heißt: Wir wollen hin zu geteilter und On-demand-Mobilität, wie wir es im Carsharing sehen, aber mit vielen weiteren Angeboten wie zum Beispiel dem Car-Abo, Hailing-Dienste oder auch Kooperationen mit weiteren Verkehrsträgern. Das heißt: Wir wollen einen Mobilitätsmix fördern, weil wir fest daran glauben – das zeigen ja auch zahlreiche Studien –, dass man, wenn man das eigene Auto nicht mehr vor der Haustüre stehen hat, auf Alternativen zurückgreift. Das bedeutet dann wiederum mehr Freiraum in öffentlichen Plätzen und mehr, nachhaltigere Nutzung von Verkehrsmitteln wie zum Beispiel – wir haben es gerade gehört – den Weg mit dem Fahrrad oder auch zu Fuß. Allerdings

glauben wir auch, dass es keine Wende geben wird, solange es nicht convenient, einfach und kostengünstig für den Kunden sein wird. Solange er selbst Abstriche machen muss, wird sich nicht viel verändern. Keine Abstriche bedeutet, dass der Kunde die Sicherheit hat, dass Mobilität immer gewährleistet ist. Das hat er aktuell eigentlich nur mit dem eigenen Pkw vor der Tür, da wir auch im Carsharing immer noch nicht die hundertprozentige Verfügbarkeit gewährleisten können oder auch im ÖPNV eine teilweise geringe Taktung haben. Deswegen müssen wir mehr in Mobilitätsplattformen denken, in integrierten Lösungen und auch Kooperationen zwischen den verschiedenen Mobilitätsanbietern, zwischen den Anbietern, vor allen Dingen aber auch den Städten, damit hier die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Das bedeutet aber auch die Einschließung insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, weil wir sehen, dass es viele Anwendungsfälle gibt, die nur mit dem motorisierten Individualverkehr abgedeckt werden können. Insbesondere sehen wir das auch beim Carsharing: Längere Strecken, größere Transporte, Ausflüge mit mehreren Personen oder auch, wie wir es gerade gehört haben, Kunden, die im Sommer aufs Fahrrad umsteigen, im Winter aber ganz häufig wieder bei uns sind.

Hier müssen also Rahmenbedingungen geschaffen werden, die das Carsharing oder auch andere geteilte Mobilitätslösungen bevorzugen, beispielsweise dedizierte Parkräume, Mobilitätsstationen, Befreiung von eventuellen Mautgebühren oder auch dedizierte Linien, damit für den Kunden, der ein Carsharing-Fahrzeug nutzt, klare Vorteile gegenüber dem entstehen, der sein eigenes Fahrzeug fährt.

Wir wollen also mehr multi, mehr intermodale Nutzung von Verkehrsmitteln, natürlich auch hier insbesondere mit dem ÖPNV. Wir stehen ganz klar nicht im Wettbewerb mit dem ÖPNV, da wir hier die verschiedenen Anwendungsfälle der Kunden sehen. Wir glauben aber, dass verschiedene Verkehrsträger use cases für den Kunden abbilden; das ist nicht zwingend immer das eigene Auto. Genau daran wollen wir arbeiten und dem Kunden die Sicherheit geben, dass eine Verfügbarkeit für jeden Fall da ist. Hier brauchen wir aber auch die Unterstützung von Politik und Stadt, damit genau diese Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen wir dem Kunden ein attraktives Angebot machen können und er nicht auf seine convenience verzichten muss.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Risom. Das war schon mal eine konstruktive erste Runde, die uns einen guten Einblick in die Thematik gegeben hat.

Ich würde jetzt Fragen der Kolleginnen und Kollegen aufrufen. Unser Geburtstagskind hat die Gelegenheit, als erste eine oder zwei Fragen zu stellen. Natascha Kohnen!

**Abg. Natascha Kohnen (SPD):** ... made my day! – Herr Vorsitzender, vielen Dank, dass ich heute zuerst ran darf. Ich hätte ein paar verschiedene Fragen.

Bei den Stellungnahmen ist ja deutlich geworden, dass sich etwas ändern muss, alleine vom Klimawandel her, aber auch im Hinblick auf den Verkehrskollaps. Der Begriff ist ja nicht gefallen, aber das Stau-Feeling ist in den großen Städten in Deutschland in den letzten Jahren enorm gestiegen. Auf der anderen Seite haben wir den Gegensatz im ländlichen Raum. Oft drängt sich der Eindruck auf: Mensch, wir müssen was ändern. Die Gesellschaft muss sich ändern, die Automobilindustrie muss sich ändern, die Politik muss sich ändern. Jeder guckt und schaut, was der jeweils andere zu tun hat, aber am Schluss weiß man nicht so genau: Wo packen wir's denn überhaupt an? – Daran anschließend hätte ich ein paar Fragen.

Die erste: Wir bewundern ja immer ein bisschen Kopenhagen und sagen: Boa, was haben die für ein Radwegekonzept! Was haben die für ein cooles Verkehrskonzept! – Oder wir bewundern Wien und sagen: Die haben ein 365-Euro-Ticket, die haben Parkraumregelungen, die ineinandergreifen, inklusive des sozialen Wohnungsbaus. – Wir bewundern diese Städte und sagen: Warum machen wir das denn nicht? – Das ist jetzt meine Frage an Sie: Warum machen wir das denn nicht? – Wir haben jetzt Pop-up-Radwege, die nach meinem persönlichen Eindruck von den Radfahrern durchaus genossen werden. Die Autofahrer sind völlig irritiert. Mir fehlt da in jeder Stadt, in der ich das im Deutschland bisher erlebt habe, das Gesamtkonzept. Dann heißt es immer, man dürfe die Gesellschaft nicht vor den Kopf stoßen. Dann guckt jeder wieder auf den anderen. Aber wie kommen wir denn Ihrer Meinung nach zu einem Gesamtkonzept in den verschiedenen Städten? Wo packen wir's denn an? Wie packen wir's denn an? – Das ist jetzt natürlich tatsächlich eine ziemlich brutale Frage, weil sie ganz an der Basis angreift. Woher bekommen wir ein ganzheitliches Konzept, anstatt immer nur einzelne Dinge zu tun, die die Leute im Prinzip gegeneinander aufbringen, Wurst woher sie kommen.

Die zweite Frage geht vielleicht speziell an die beiden Vertreter der Automobilindustrie. Wir reden ja alle – Arbeitgeber, Arbeitnehmer – unglaublich viel über die sozial-ökologische Wende, Transformation. Wie kriegen wir das hin? – Es gibt aber noch eine andere Beobachtung, die eigentlich nur in den Städten gemacht wird, nämlich die, dass fast bis zu 30 % oder mehr der Jungen gar keinen Führerschein mehr machen. Da ist eine Definition, die vielleicht auch an SIXT geht: Wie gehen Sie denn damit um? Wir sprechen jetzt ja von Carsharing und so weiter. Diese jungen Leute wollen kein Auto besitzen bzw. haben gar nicht die Voraussetzung dafür, und sie können sich auch keines teilen. Mich würde interessieren: Wie gehen wir damit um? Ich oder fast jeder in diesem Raum hier, vielleicht ausgenommen der Vertreter des BR hier, der noch ein bisschen jünger ist, wir alle sind aufgewachsen in dem Feeling: Autonation, freie Fahrt für freie Bürger – die Sprüche kenne ich noch zu gut aus meiner Kindheit. Und wenn man als Bayer ins Ausland fährt, wird man definiert über den FC Bayern oder über bayerische Autos. Die nächsten Generationen wachsen damit definitiv nicht mehr auf. Wie gehen wir damit um? – Vielleicht gibt es tatsächlich eine Veränderung. Angesichts des Klimawandels wäre es zu langsam, würden wir warten, bis die nächste Generation groß ist und dann die nächste und so weiter. Aber trotzdem ist es interessant für Sie, wenn Carsharing in den großen Städten angeboten wird, aber 30 % der jungen Leute keinen Führerschein mehr machen. Was ist denn Ihre geschäftliche Diskussion zu dem Thema? Ich glaube, das wird Einfluss auf die individuelle Mobilität haben.

Daran schließe ich gleich an – –

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Also, wir stellen eigentlich zwei Fragen an einen Experten oder eine Frage an zwei Expertinnen und Experten.

**Abg. Natascha Kohnen (SPD):** Oh. Dann schließe ich die ab und mache ich jetzt ein Komma.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Eigentlich lieber einen Punkt. Wir haben schon zwei Fragen an drei Expertinnen und Experten.

**Abg. Natascha Kohnen (SPD):** Vielleicht noch Internet of Things. Das geht auch an Sie. Wie gehen Sie denn damit um? Ich war bei Watson IBM und habe dieses System Ovi vorgestellt bekommen. Sprich: Ein autonomes Auto, das sich auf Ihre ganz speziellen Wünsche hin in den Städten fortbewegt. Was halten Sie davon? Wie gehen wir mit so etwas um? Ist das realistisch? Ist das in Ihren Augen in zwanzig Jahren realistisch? – So. Das waren die Fragen an die Auto-CEOs. – Danke.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Kollegin Kohnen. In Anbetracht des heutigen 43. Geburtstages würde ich vorschlagen, geben wir ausnahmsweise die eine Frage an zwei Expertinnen und Experten weiter. Einmal war es der Wunsch nach einem Gesamtkonzept – den geben wir mal an die beiden Autohersteller. Das Thema Carsharing – Internet of Things geben wir an die Kollegin von SIXT. Dann haben wir quasi einen Bonus von einem Experten. Fangen wir mit Herrn Pape an.

**SV Rüdiger Pape (BMW Group):** Eine Frage drehte sich um das autonome Fahren, wenn ich es richtig behalten habe. Das autonome Fahren stellt uns vor eine sehr große Herausforderung. Wir alle kennen die Pressemitteilungen von Tesla. Für uns ist bei dem Thema vor allem die Sicherheit wichtig. Wir werden keine Funktion auf den Markt bringen, die nicht zu 100 % sicher ist und die die Kunden oder die Verkehrssicherheit anderer gefährdet.

Für autonome Shuttle Busse gibt es schon mehrere Beispiele, etwa in Bad Birnbach, wo sie als Zubringer auf Level 4 zum öffentlichen Nahverkehr, zu einem Bahnhof eingesetzt sind. Mit solchen autonomen Shuttle-Bussen zu fahren, ist wohl schon in näherer Zukunft möglich.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Entschuldigen Sie bitte, Herr Pape. – Wir setzen bitte alle die Mund-Nase-Schutzbedeckung auf, wenn wir uns frei im Raum bewegen und halten uns an die Corona-Vorschriften.

**SV Rüdiger Pape (BMW Group):** Das ist also eher der Fall, bis wir dann wirklich das voll autonome Auto haben, das sich komplett auf unsere Wünsche einstellt. Da sprechen wir weniger von Autonomie als vielmehr von Digitalisierung, von Personalisierung. Die Zeitabschnitte sind schwierig: Heute sprechen wir von der Zukunft der Mobilität. Bis das dann tatsächlich Einfluss auf ein Verkehrssystem in Stadt oder Land hat, dauert es, glaube ich, noch deutlich länger, auch wenn wir technologisch dazu in der Lage sind.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Pape. – Herr Rampp, die gleiche Frage an Sie.

**SV Dr. Brian Rampp (Audi AG):** Ja. – Auch für Audi gilt: Natürlich muss sich die Mobilität ändern. Wie können wir dazu beitragen? – Die individuelle Mobilität wird, gerade für Premium-Hersteller, bleiben. Sie werden gute Angebote machen. Aber dazu gehört auch, dass wir uns zum Beispiel darum kümmern, wie die Mitarbeiter zur Arbeit und wieder wegkommen. Wir haben in Ingolstadt 44.000 Mitarbeiter. Sie pendeln de facto zur Arbeit und wieder weg. Wir wissen also sehr genau, dass wir hier auch mit der Bahn kooperieren müssen. Wir haben deshalb letzten Dezember den Bahnhof Ingolstadt mitten im Werksgelände aufgemacht, um dann, wenn die Zugfrequenzen gut sind – das sind sie hoffentlich ab Dezember oder im nächsten Jahr –, etwa 8.000 Pendler von der Straße auf die Schiene zu bringen. Das heißt: Wir sehen jetzt schon gute Erfolge, aber das Beispiel zeigt, dass wir attraktive Angebote brauchen. Die Menschen sind bereit umzusteigen und das Auto stehen zu lassen, wenn das Angebot stimmt. Die Taktfrequenz muss stimmen, der Preis muss stimmen. Wenn die öffentlichen Verkehrsmittel immer teurer werden, ist es schwer, die Menschen zum Umsteigen zu bewegen.

Ein weiterer Punkt ist: Wir kriegen die Menschen nur dann von den Autos in die S-Bahnen, wenn sie auch sitzen können. Das Bahnprogramm, gerade die Münchener S-Bahn zu modernisieren und ein Drittel der Sitzplätze rauszunehmen, ist nicht dazu geeignet, Autofahrer, die etwa 30 Minuten einpendeln, vom Umsteigen zu überzeugen. Wir brauchen also adäquate Angebote im ÖPNV im Hinblick auf Frequenz, Komfort, nämlich Sitzplatz – die Leute wollen ja arbeiten während der Fahr-

zeit –, und ein vernünftiges Preissystem. Zu der Verantwortung, die wir haben, um den Verkehrskollaps anzugehen, gehören auch Jobtickets. Das machen wir auch; wir bieten das BMW/Audi-Jobticket an. Wir haben das Thema sehr genau im Fokus, und da passiert auch was. Wir arbeiten intensiv mit den städtischen Verkehrsbetrieben zusammen. Es gibt bereits Kooperationen, und da können wir schon auf gute Ergebnisse zurückgreifen.

Schauen wir einmal ins Nachbarland Baden-Württemberg. Dort machen wir im Umkreis Heilbronn – wir haben ein Werk in Neckarsulm – ein Mobilitätskonzept zusammen mit der Landesregierung, um die Leute zum Umsteigen zu bewegen. Da kann man also vor Ort sehr gute Lösungen finden, wenn man zusammenarbeitet. Die Bereitschaft ist ja allseits da; ich sehe das auch in München. Da ist vieles möglich; da kann man noch mehr machen.

Die nächste Frage ging aus von der Beobachtung, dass 30 % der Einwohner keinen Führerschein mehr machen. Ja, das ist in den Städten richtig. Wenn man keinen Parkplatz findet, braucht man auch kein Auto, und den Stress, am Abend noch einen Parkplatz zu suchen, spart man sich. Ein weiteres Argument ist, dass die Städter die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen – in München über die Grenzen der Kapazität hinaus. Das heißt: Das ist attraktiv, und da stellt sich in der Tat die Frage: Brauch ich einen Führerschein? – Aber viele Menschen, die in den Städten leben, sind Singles. Wenn die mal Familien gründen und aufs Land gehen, sieht das Mobilitätsbedürfnis anders aus. Dann werden wieder Automobile gefragt sein, dann wird auch eine gute Vernetzung gefragt sein. Das ist ein Trend, der zwar da ist, aber der sich laufend ändert, weil die familiären Bedingungen sich ändern.

Einen weiteren Aspekt darf man nicht vergessen: Wir beobachten bei den Menschen, die mit der Migration zu uns kommen, eine hohe Autoaffinität. Diese jungen Leute lieben Autos und fahren gerne Autos. Da gilt es für uns, dass diese Kunden unsere besten Autos fahren: ökologisch sauber, sicher und am besten natürlich auch vernetzt. – Danke schön.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Rampf. Dann haben wir noch das Thema Internet of Things und Carsharing offen. Frau Risom, bitte.

**Sve Dr. Kathrin Risom (SIXT):** Die Frage zu der Beobachtung, dass 30 % der Einwohner keinen Führerschein mehr machen, ging, wie ich es verstanden habe, auch an uns als Carsharing-Dienstleister. – Ja, wir sehen die Entwicklung auch, dass die Kunden kein eigenes Auto mehr besitzen wollen, aber auch, dass sie keinen Führerschein mehr machen. Hierzu verschiedene Punkte: Kunden, die auf der Kippe stehen, ob sie einen Führerschein machen oder nicht, sind sicherlich nicht die Kernzielgruppe von Carsharing. Wir sehen bei uns ganz extrem, dass die Menschen, die Carsharing nutzen, autoaffine Menschen sind und sich damit wohlfühlen, Auto zu fahren und auch verschiedene Fahrzeuge zu fahren. Das ist, glaube ich, mit ein Grund dafür, dass die Kunden von Carsharing hauptsächlich männlich, nicht weiblich sind. Die Kipp-Gruppe, sage ich einmal, wäre sowieso nicht unsere Zielgruppe. Wir sehen aber auch, dass es viele Anwendungsfälle gibt, wie wir vorhin gehört haben, die man ohne das eigene Auto nicht leisten kann. Das heißt: Auch hier, glauben wir, wird es selbst in den Städten, zumindest in den nächsten Jahren, einen Großteil an Kunden geben, die noch einen Führerschein haben. Wenn das wirklich mal komplett kippen sollten, gehen wir davon aus, dass auch die Fahrzeuge sich bis dahin geändert haben, wie wir gerade gehört haben, in Richtung des autonomen Fahrens. Für uns steht an erster Stelle, dass wir Mobilität bereitstellen. Ob der Kunde dann selber fährt oder gefahren wird, wie wir es jetzt schon bei Ride-Hailing-Diensten sehen, oder ob das Fahrzeug alleine fährt, ist dann eigentlich egal. Fakt ist, dass der Kunde immer eine Art Mobilität, individuelle Mobilität vor seiner Haustür braucht, ob mit oder ohne Führerschein. Die wollen wir

gewährleisten, sei es dann in x Jahren mit autonomen, selbstfahrenden Fahrzeugen oder wie das gelöst werden soll. Aber aktuell sehen wir diese Zielgruppe noch und mit Sicherheit auch in den nächsten zehn Jahren.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Risom. Auf der Rednerliste stehen aktuell ich selbst, Kollege Stöttner, Kollege Büchler, Kollege Bergmüller, Kollege Baumgärtner und Kollege Eibl. – Ich weise Sie nochmal darauf hin: Wenn Sie sich im Raum bewegen, bitte ich Sie, eine Mund-Nase-Schutzbedeckung aufzusetzen. Wir haben hier in München aktuell gestiegene Inzidenzwerte über 100. Ich war gestern selber in einer Gastronomie; um 21 Uhr ist dann Schluss. Ich möchte diesen Zustand nicht gerne dauerhaft und weiterhin so haben. Herr Henkel, Sie haben sich gerade im Raum bewegt ohne Mund-Nase-Schutzbedeckung. Ich ermahne Sie; wenn Sie sich nicht daran halten, ahnde ich das auch. Da verstehe ich keinen Spaß, auch im Sinne aller.

Ich habe selbst eine Frage. Ich bin gestern hierher gefahren, und es wurde gestreikt. Also habe ich das Auto gewählt, um 200 Kilometer zurückzulegen. Normalerweise nutze ich den Zug. Aber im ÖPNV wurde gestreikt, und es hat hier in München geregnet. Da habe ich jetzt nicht soo viele Fahrradfahrer auf der Straße gesehen. Sie waren dann auch ziemlich nass. Ich persönlich glaube nach wie vor daran, dass wir das Auto weiterhin als eminent wichtigen Verkehrsträger nutzen müssen und werden, gerade auch im ländlichen Raum. Es ist auch Ausdruck der persönlichen Freiheit. Ich komme aus einer eher ländlichen Region aus Oberfranken. Deswegen habe ich die Frage – ich würde mal vorschlagen an Herrn Kreipl und Frau Risom –, welche Auswirkungen aus Ihrer Sicht das Thema Corona hat. Aus meiner Sicht fahren derzeit mehr Menschen mit dem Auto. Wie wird sich das Mobilitätsverhalten dadurch generell und speziell im motorisierten Individualverkehr ändern? – Ich würde vorschlagen, wir fangen mit Frau Risom an.

**SVe Dr. Kathrin Risom (SIXT):** Ich glaube, wir können sagen, was sich verändern wird, nicht nur nach dem, was wir glauben, sondern nach dem, was wir in den letzten Monaten insbesondere im Carsharing gesehen haben. Wir hatten einen extremen Peak von März anlaufend bis rüber in den August, weil die Kunden, wie wir gesehen haben, sich im ÖPNV nicht mehr wohlfühlen und Alternativen gesucht haben. Sogar klassische Pendler, für die normalerweise ein Auto, wie sie sagen, nicht infrage kommt, weil es viel zu teuer und inconvenient ist, sind im Rahmen von COVID umgestiegen. Wir haben Umfragen bei unseren Kunden gemacht, um diesen Wandel und diese Peaks zu verstehen. Genau das war der ausschlaggebende Grund. Wir glauben, dass es auch im nächsten Jahr so weitergehen wird, da sich die Pandemie weiter hinziehen wird. Der motorisierte Individualverkehr wird hier weiter im Fokus sein aus dem Grund: Ich fühle mich sicherer, wenn ich alleine fahre.

Wir haben natürlich auch die Diskussion darüber, ob das Carsharing-Auto infiziert ist und wie überhaupt saubergemacht wird. Diesen Themen müssen wir uns stellen; wir müssen vermehrt reinigen und haben höhere Kosten. Allerdings sehen wir – und das wissen wir –, dass es den Kunden immer noch lieber ist, eventuell ein Lenkrad anzufassen, das vorher jemand anders angefasst hat, als einen oder einen halben Meter neben jemandem in der U-Bahn zu stehen. Das sehen wir, und wir glauben, dass es sich auch so weiter entwickeln wird.

**SV Alexander Kreipl (ADAC Südbayern e. V.):** Aus unserer Sicht ist es genauso. Wir beobachten auch, dass das Auto sehr viel stärker nachgefragt ist als in der Zeit vor Corona, dass sehr viele im täglichen Leben, vor allem aber auch auf dem Weg zur Arbeitsstätte vermehrt das Auto nutzen. Im Freizeitverhalten sieht man aber auch noch stärker, dass sehr viele das Fahrrad und andere Mobilitätsformen nut-

zen. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir uns nicht zu sehr auf die Wege, die wir zur Arbeit und zum Konsumieren zurücklegen, fokussieren, sondern dass wir auch den Freizeitverkehr mit ins Kalkül ziehen sollten. Das sind nämlich auch fast 50 % des Verkehrs. Ich glaube, dass der ÖPNV sehr lange darunter leiden wird, was wir aktuell gerade sehen. Die Menschen, die täglich größere Pendelstrecken zurücklegen müssen, gewöhnen sich jetzt gerade wahrscheinlich daran, das Auto zu nutzen. Die Hygienekonzepte, die es allerorten gibt, das Tragen von Mund-Nasen-Schutz in den öffentlichen Verkehrsmitteln, sind richtig und wichtig, aber ich glaube, dass wir mindestens noch im nächsten und auch noch im übernächsten Jahr mit dieser Thematik konfrontiert sein werden. Erst dann kann man beginnen, das Vertrauen in den ÖPNV zurückzugewinnen. Da bedarf es sehr guter Angebote. Man muss, glaube ich, einen sehr großen Fokus darauf legen, dass die Menschen wieder darauf vertrauen, in die öffentlichen Verkehrsmittel einsteigen zu können. Ich sehe es genauso wie Sie, Herr Körber, dass das Thema Fahrrad natürlich verstärkt nachgefragt ist, aber dass bei schlechtem Wetter – ganz klar – die Bereitschaft, aufs Radl zu steigen, leider doch relativ schnell nachlässt. Von daher glaube ich, dass sich viele wieder auf die Nutzung des Autos stützen, um ihre Wege sicher zurückzulegen.

**Abg. Klaus Stöttner (CSU):** Ich hätte zwei Fragen. Die erste geht an Frau Dr. Kathrin Risom als Direktorin für digitalen Prozesse. Bayern ist ein Flächenstaat; über 80 % der Menschen leben im ländlichen Raum. Meine Eltern sind über 80, und viele ältere Menschen, auch über 85 Jahren, fahren immer noch Autos. Junge Leute haben vielleicht gar kein Auto mehr oder haben keinen Führerschein. Das Problem liegt im ländlichen Raum. Mit On-Demand-Lösungen – ich mache gerade bei uns am Chiemsee ein Konzept für ein On-Demand-System für 12 Gemeinden mit 40.000 Einwohnern – können wir uns 500 Zweitautos sparen; die Mutter braucht halt zweimal in der Woche das Auto, um zum Einkaufen oder zur Apotheke zu fahren. Jeder Landkreis, ob Günzburg, Wunsiedel oder Rosenheim, wird das anders machen. Mir geht bei all diesen Überlegungen ab, dass die digitalen Plattformen, die ihr als SIXT oder andere Carsharing-Anbieter habt, mit der Schnittstellenproblematik vielleicht bei Uber und in großen Städten Eingang finden, aber nicht im ländlichen Raum. Auch die Callcenter für die Oma, die mit über 85 keine App mehr bedienen kann, und diese Themen müssen angegangen werden. Jeder bastelt irgendein Kleinkonzept. Wenn man googelt, gibt es einen ÖPNV-Button, der sagt, wie es ÖPNV-mäßig geht. Aber es müsste eine Plattform mit einer klaren, standardisierten Schnittstellenlösung geben, wo der ländliche Uber – ich sage einmal so, egal wie er heißt – das Schnittstellenproblem bündelt und löst. Wenn dann SIXT mit einem Carsharing-System dabei ist, weil es für ihn ideal ist, oder Herr Rampp, MOIA, eure VW-Tochter in Hannover, ist egal, Hauptsache ist, dass die Schnittstelle funktioniert. Wer kümmert sich um solche standardisierten Plattformen, die den ländlichen Raum bedienen?

Meine zweite Frage richtet sich an Frau Prof. Dr. Barbara Lenz als Leiterin des Instituts für Verkehrsforschung. Sie haben die Park-and-ride-Thematik angesprochen. Wir haben das Problem im ländlichen Raum, dass die Parkplätze an den Bahnhöfen katastrophal sind. Wir haben Stau vor den Parkplätzen und einen Kampf um den letzten Parkplatz, ob das in München, irgendwo draußen in Freimann oder in unseren Städten draußen ist – überall das Gleiche in Grün. Dann kommt das Thema, das schon angesprochen wurde: Du steigst in den Zug ein und hast kein W-LAN, um schon in den Arbeitsplatz einchecken zu können. – Dieser kreislaufwirtschaftliche Ansatz vom Carsharing, vom Fahren On Demand zur Park-and-ride-Station über das Einsteigen in den Zug bis zum Arbeitsplatz muss gesehen werden. Wer kümmert sich in der Forschung um eine Gesamtlösung für den ländlichen Raum, damit die Menschen weniger auf der Autobahn stehen?

**Sve Dr. Kathrin Risom (SIXT):** Vielen Dank für die Frage. Die Frage zum ländlichen Raum erreicht uns tatsächlich sehr häufig. Leider kann ich sie nicht immer positiv beantworten, weil wir für On-Demand-Verkehr und geteilte Lösungen noch kein Angebot für den ländlichen Raum haben. Ein Grund dafür ist, dass die Lösungen hier nicht so relevant sind wie im urbanen Raum. Wir arbeiten ja insbesondere daran, eine Mobilitätswende und eine Entlastung des urbanen Raums dort haben, wo viel Verkehr und wenig Stellplätze vorhanden sind. Diese Probleme haben wir auf dem Land weniger. Deswegen ist der Fokus auf jeden Fall der urbane Raum. Auch On-Demand-Lösungen funktionieren leider nur dort, wo eine gewisse Nachfrage da ist und wenn die Fahrzeuge ständig in Bewegung sind. Auf dem Land stehen die Fahrzeuge – wir haben verschiedene "Inseln" außerhalb der Städte schon getestet – nicht wie beispielsweise in München nur drei, vier Stunden am Tag herum, sondern zehn, zwölf Stunden. Dann ist der ganze Sinn der geteilten Mobilität nicht mehr gegeben; dann verhält sich das Carsharing-Auto wie ein eigenes Fahrzeug. Deswegen haben wir hier noch keine Lösungen. Wir sind aber mit den Städten und den umliegenden Gemeinden bereits in Gesprächen darüber, wie wir das lösen könnten, wie wir hier eine Risikoverteilung auf den Anbieter und die Stadt oder auf die Gemeinden hinkriegen, damit wir hier was anbieten können. Ziel ist selbstverständlich, dass wir in den ländlichen Raum gehen. Bisher haben wir hier leider noch kein Geschäftsmodell gefunden, das funktioniert.

Bei den standardisierten Lösungen gebe ich Ihnen völlig recht. Das trifft nicht nur für ältere Menschen zu, sondern für jeden. Es sollte möglichst einfach sein, und es sollte möglichst eine Plattform geben, über die ich buchen kann. Genau dahin wollen wir. Ich habe anfangs erwähnt, dass wir mit vielen Mobilitätsanbietern, unter anderem mit der MVG, dem HVV, BVG, zusammenarbeiten, mit dem Ziel, dass der ÖPNV, Carsharing und andere Mobilitätsanbieter auf einer Plattform buchbar sind, dass ich hier genau diese eine Schnittstelle habe. Digital ist es bisher – ja, man kann zwar auch über den Customer Service was buchen, wie angesprochen wurde. Die Lösung ist aber leider nicht skalierbar. Deswegen gibt es hier momentan eine rein digitale Lösung für Einzelfälle; die kann man auch über den Customer Service buchen. Aber um die Massen abzudecken, ist bisher eine digitale Lösung notwendig.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Risom. Wenn einer der Expertinnen und Experten – Sie sollen hier ja auch maßgeblich zu Wort kommen; die Kolleginnen und Kollegen möchte ich dazu anhalten, möglichst kurze Fragen zu stellen – sagt: Mensch, was da erzählt worden ist, ist ja völlig sachfremd; da habe ich eine ganz andere Meinung, sollten Sie mir ein kurzes Signal geben. Dann würde ich erlauben, dass Sie kurz darauf erwidern können. Für uns ist es ja auch wichtig, dass wir uns austauschen und dass es zu Diskussionen kommt. Herr Pape hat sich nämlich kurz zu Wort gemeldet.

**SV Rüdiger Pape (BMW Group):** Das war richtig. Ich möchte nur zwei Sachen ergänzen. Aktuell ist die Acatech vom Bundeskanzleramt beauftragt, den Datenraum Mobilität zu schaffen. Das zielt darauf ab, einen Datenraum für Mobilitätsdaten, ÖV-Daten, Echtzeitdaten, vielleicht in Zukunft auch einen relativ einfachen und komfortablen Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu schaffen.

Das zweite ist das Projekt Gaia-X, das Bundeswirtschaftsminister Altmaier angestoßen hat. Das ist eine Standardisierungsorganisation mit 22 Mitgliedern; BMW ist eines der Gründungsmitglieder. Da geht es darum, Standards zu setzen, wie Datenaustausch funktionieren kann. Da gibt es einen Teil, der sich mit Mobilität beschäftigt. Das ist sicher noch nicht die Lösung, aber schon mal der Weg dorthin.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Frau Lenz, Sie haben sich zu Wort gemeldet?

**SVe Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt):** Ich hatte es so verstanden, dass eine Frage zum Thema Park and Ride an mich gerichtet war.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Das lassen wir ausnahmsweise zu. Frau Lenz, Sie haben das Wort.

**SVe Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt):** Okay, danke schön. Sie verzeihen, wenn ich die Regeln manchmal nicht ganz genau kenne. – Die Frage war zu Park and Ride. Wer kümmert sich eigentlich um diese Frage, wie kriegen wir die Leute zum Umsteigen, wie schaffen wir überhaupt Möglichkeiten für den Umstieg, für die Nutzung des ÖPNV in Kombination mit dem Auto? – So habe ich die Frage zumindest verstanden. Da gibt es zwei Probleme. Das eine Problem besteht darin, dass es selten ein ganzheitliches Konzept aus den Städten heraus gibt, wie sie nicht nur mit dem Verkehr umgehen, der innerhalb der Stadt stattfindet, sondern auch mit dem Verkehr, der von außen in die Stadt hineingetragen wird und den die Städte haben wollen und haben müssen im Sinne des Satzes: Da kommen Menschen zu uns. Denn da sind Arbeitsplätze, Ausbildungsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitmöglichkeiten. Die Städte wollen das ja und sind auch als Orte gedacht, an denen sich diese Dinge konzentrieren. Aber es gibt kein gesamtheitliches Konzept, und es ist auch sehr schwierig für die Städte, Konzepte mit dem Umland zu vereinbaren. Das hat nicht nur damit zu tun, dass dann mehrere am Tisch sitzen, sondern auch damit, dass die Städte beispielsweise nicht das Recht haben, Investitionen auf dem Territorium des anderen zu initiieren, um eine gemeinsame Lösung zu unterstützen. Ich kenne das aus dem Raum Rhein-Neckar. Dort versuchen die größeren Städte, die Zentren, gemeinsam mit dem Umland-Gemeinden solche Park-and-ride-Möglichkeiten anzulegen. De facto ist es aber verboten, dass eine Stadt kommunales Geld auf dem Territorium einer anderen Stadt ausgibt, auch wenn es ihr selber zugutekommt, etwa dadurch, dass Leute außerhalb der Stadt in den ÖPNV umsteigen und damit die Straßen in der Stadt entlasten. Hier wäre auch gesetzgeberisch eine Veränderung notwendig.

Zur Digitalisierung: Ja, es gibt viele Möglichkeiten, die Dinge über Digitalisierung zusammenzubringen, über Plattformen Daten auszutauschen. Aber meine Vorrednerin hat eigentlich das Zauberwort schon gesagt: Das Zauberwort heißt Geschäftsmodelle. All das, über was wir in diesen plattformbasierten Angeboten nachdenken, sind kommerzielle Angebote, nicht ein klassisches Mobilitätsangebot, wie wir es aus dem ÖPNV kennen. Der ÖPNV ist per Grundgesetz zur Daseinsvorsorge verpflichtet; er fällt Unternehmen natürlich nicht zu. Darüber, da eine Integration zu finden, die nicht so aussieht, dass Unternehmen die profitablen Teile des öffentlichen Verkehrs wahrnehmen, während der Rest dem klassischen öffentlichen Verkehr übrigbleibt, muss man sich intensiv unterhalten. Ich denke, hier sind auch politische Lenkungsmaßnahmen notwendig.

Dass die Forschung sich darum nicht kümmert, liegt nicht zuletzt daran, dass die Forschungsförderung in den vergangenen Jahren, fast im vergangenen Jahrzehnt extrem auf die Stadt fokussiert war. Es gab zig Ausschreibungen und Möglichkeiten zu neuen Mobilitätskonzepten, zur Verbesserung des Verkehrsmanagements. Aber alles war auf den urbanen Raum konzentriert. Wir haben lange Zeit gedacht: Wenn wir den urbanen Raum regeln, regeln wir alles. Und jetzt stellen wir so ganz allmählich fest: So ist es dann doch nicht. – Aber jetzt bin ich fertig.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Lenz. Das waren für uns wichtige Hinweise – einmal darauf, dass der ländliche Raum vielleicht lange Zeit nicht so bedacht oder beplant worden ist, und dann auf das Stichwort der

Schnittstelle: An einem Bahnhof oder einer S-Bahn-Haltestelle müssen wir vielleicht auch die Möglichkeit bieten, vom Auto zu wechseln. Darauf hat der Kollege Stöttner hingewiesen. Das Thema der Pendlerparkplätze begegnet uns Abgeordneten ja ständig. Das war ein wichtiger Hinweis. – Nur nochmal zur Erklärung des Verfahrens: Zwei Fragen an einen Experten oder eben – – Aber das ist kein Problem. Das kriegen wir hin.

**Sve Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt):** Ich habe offensichtlich nicht gut mitgezählt. Danke schön.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Das ist überhaupt kein Problem. Wir bleiben digital und geben als Nächstes eine oder zwei Fragen an den Kollegen Bächler.

**Abg. Dr. Markus Bächler (GRÜNE):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Gäste und Expertinnen und Experten! Ich wäre sehr gerne jetzt bei Ihnen im Raum, aber da ich aus terminlichen Gründen heute früh um acht nicht den Schnelltest wahrnehmen konnte, durfte ich nicht ins Haus und bin deswegen aus meinem Büro zugeschaltet, freue mich aber sehr, dass das klappt. Vielen Dank dafür.

Herr Pape hat es so ausgedrückt, dass die Menschen wählen können bei der Entscheidung, wie sie den Weg von A nach B bestreiten möchten. Diese Aussage spricht mir sehr aus der Seele; denn auch ich würde gerne frei wählen können, ob ich heute mit dem Fahrrad fahre, dem Auto oder dem ÖPNV. Allerdings ist der Weg von A nach B vielfach mit dem Auto wesentlich praktischer, einfacher und schneller als mit anderen Verkehrsmitteln, zumindest außerhalb des Ballungsraums. Die Frage, die ich gern an Frau Hurek und Frau Lenz gleichermaßen stellen möchte, ist: Sind Sie der Auffassung, dass wir der Multimodalität, der wir näher kommen wollen, weil sie, wie wir jetzt schon in fast allen Redebeiträgen gehört haben, außerordentlich wünschenswert wäre, um die Verkehrsbelastung in den Straßen insbesondere der Städte zu reduzieren und mehr Wahlmöglichkeiten anzubieten, deswegen noch nicht näher gekommen sind, weil es uns an Konzepten fehlt? Oder fehlt es vielmehr an politischen Entscheidungen und an Lenkungsmaßnahmen? Sie haben diese Frage zwar angeschnitten, Frau Lenz, dann aber gestoppt. Was fehlt uns? Welche politischen Lenkungsmaßnahmen brauchen wir, um diese Multimodalität konkret voranzutreiben, um die Wahlfreiheit für die Menschen zu verbessern?

**Sve Kerstin Hurek (ACE Auto Club Europa):** Vielen Dank, Herr Bächler. – Fehlende Konzepte, fehlende politische Entscheidungen: Ich glaube, es ist beides. Zunächst einmal glauben wir als ACE, dass der ländliche Raum nach wie vor in den nächsten zehn, zwanzig Jahren vom motorisierten Individualverkehr geprägt sein wird, sprich durch das Auto. Das Auto wird in den ländlichen Regionen noch das Verkehrsmittel Nummer 1 sein, weil im ländlichen Raum die Geschäftsmodelle – wir haben es gerade gehört – vor Ort nicht funktionieren. Wir haben verschiedene Modelle für Rufbusse im nördlichen oder südlichen Raum; aber sie tragen nicht unbedingt dazu bei, dass jemand im ländlichen Raum unbedingt auf sein Auto verzichtet oder auf den nicht vorhandenen ÖPNV umsteigt. Das heißt: Hier müssen politische Entscheidungen getroffen werden. Ich sehe hier zu allererst die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes; hier müssen wir ganz dringend ran. Es gibt einen Referentenentwurf, der aber nur so durchgestochen wurde, habe ich jetzt gehört. Er ist offensichtlich noch nicht in der Ressortabstimmung. Das heißt, die Bundesregierung ist sich eigentlich noch nicht ganz im Klaren darüber, was sie eigentlich will. Seit mehreren Jahren geht das. Ich habe auch für die nächsten Monate zugegebenermaßen keine gute Prognose, dass das noch in dieser Legislatur-

periode klappt. Da sehe ich echt schwarz. Der ländliche Raum liegt, was die On-Demand-Verkehre angeht, offensichtlich leider nicht im Fokus. Politische Entscheidungen müssen getroffen werden, denke ich; Politik muss Rahmenbedingungen setzen, damit sich etwas ändert. Dies gilt für den ländlichen wie auch für den Ballungsraum.

Ich möchte noch einmal zurückkommen auf die Frage, die Frau Kohnen eingangs gestellt hat. Ich habe es auch angedeutet. Wir gucken, spielen gerne ins Ausland. Es ist auch richtig, dass wir das tun. Kopenhagen wird stets zum Radverkehr angeführt, die Citymaut in Bergen oder in London. Insbesondere das Wiener Modell, das 365-Euro-Ticket für den ÖPNV, hat die Bundesregierung auch im Fokus. Das hat Herr Altmaier mal vorgeschlagen. Es wird von einigen Nahverkehrsunternehmen auch propagiert, von einigen Ländern auch verfolgt. Ich gucke auch ganz gern, was im europäischen Ausland passiert. Das ist sicherlich auch sinnvoll. Aber man muss dazu wissen, dass dort bereits vor Jahren politische Entscheidungen getroffen worden sind. Kopenhagen hat nicht erst heute angefangen, den Radverkehr aufzubauen; diese Entscheidung ist irgendwann in den Achtzigerjahren getroffen worden. Das heißt: Dahinter stehen langwierige Prozesse. Wenn Sie heute eine politische Entscheidung treffen, haben Sie nicht morgen einen Pop-up-Radweg und weniger Verkehr in der Stadt und im ländlichen Raum Carsharing. Das sind Prozesse; Mobilitätsverhalten ist ein über Jahre, Jahrzehnte gelerntes Verhalten, das erst mal wachsen muss. Politik ist gefragt, um die Rahmenbedingungen zu setzen.

Ein Satz noch zu Wien, weil das 365-Euro-Ticket gerne angeführt wird: Ja, das eine schöne Idee. Man muss aber dazu wissen, dass Wien noch ganz viele andere Sachen gemacht hat. Man hat dort nicht nur das 365-Euro-Ticket eingeführt, sondern sie haben im Gegenzug die Einzelpreise für Tickets extrem verteuert. Ein Tourist, der da unterwegs ist, zahlt 4 oder 5 Euro für eine Fahrt. Parken können sie gar nicht mehr, weil es gar keine Parkplätze gibt. Die wenigen, die es gibt, sind so teuer, dass Sie sich fünfmal überlegen, ob Sie überhaupt mit dem Fahrzeug in die Stadt fahren. Das heißt: Wien hat das klassisch gemacht, was wir seit Jahren predigen: Die Push-and-Pull-Strategie. Da muss Politik ran.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Hurek. Es ist immer schön, ins Ausland gucken. Aber wir müssen die Rahmenbedingungen hier setzen. Das PBefG ist eine Bundesangelegenheit. Jetzt kommen wir zu Frau Lenz und schalten nach Berlin.

**Sve Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt):** Frau Hurek, Ihnen zuerst mal ganz herzlichen Dank dafür, dass Sie auf diese Kombination in Wien hingewiesen haben. Alle reden von dem 365-Euro-Ticket und vergessen die anderen Maßnahmen, die Sie – Push and Pull – dargestellt haben. Ich kann eigentlich auch das, was Sie gesagt haben, nur noch an einzelnen Stellen unterstreichen und vertiefen. Das eine ist das Thema Parkplatzangebot: Solange Sie ein ausreichendes Parkplatzangebot haben, ist die Versuchung, mit dem Auto mal schnell was zu erledigen, sehr, sehr groß. Der Parkraum, seine Zugänglichkeit, aber auch seine Kosten sind nicht nur im ländlichen Raum, sondern auch in der Stadt ein ganz wesentlicher Punkt. Ich bin viel in Baden-Württemberg unterwegs. Dort finden Sie massenhaft Dörfer mit Bäckereien, Metzgereien, kleinen Supermärkten, Edekas in den Durchgangsstraßen. Alle haben einen großen Parkplatz, obwohl diese Einkaufsmöglichkeiten allein von der Ortsgröße her gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar wären. Aber dieses Parkplatzangebot fördert die Nutzung des Autos.

Wie kriegen wir Multimodalität hin, war Ihre Ausgangsfrage. Der Punkt ist, dass wir den Menschen die Möglichkeit geben, sicher multimodal unterwegs zu sein. Das ist

zum einen der öffentliche Verkehr. Im öffentlichen Verkehr ist es natürlich die Dichte des Angebots, die Taktung, die Zuverlässigkeit. Wenn Sie auf das Rad gucken, sind die Infrastrukturen ganz wesentlich. Bei den Infrastrukturen dürfen wir nicht nur auf die Radwege gucken, sondern wir müssen auch die Abstellmöglichkeiten betrachten. Auch da kann man wieder an Wien, wieder an Kopenhagen, aber auch an viele andere, auch kleinere Städte in Deutschland denken, die sich genau darin hervorgetan haben, dass sie sichere Abstell-Infrastrukturen für das Fahrrad geschaffen haben. Beim Fahrrad vergisst man eine neuere Entwicklung, die sich allerdings in den Zahlen der letzten nationalen Erhebung über Mobilität in Deutschland sehr schön abzeichnet, das E-Bike. Wir haben tatsächlich ein ganz neues Verkehrsmittel im Portfolio, das elektrische Fahrrad, das eine sehr viel breitere Nutzerschaft findet und finden kann, als wir es bisher vom Fahrrad gewohnt sind.

Letzter Punkt: Multimodalität bedeutet auch, dass wir eine Integration von Verkehrsplanung und Stadtplanung haben. Es nützt mir nichts, wenn ich mit dem Fahrrad schön rumfahren kann, aber wenn die nächste Einkaufsmöglichkeit 3 Kilometer weit weg ist. Die Stadtplanung muss also tatsächlich weiterhin bemüht sein, Kiezstrukturen zu schaffen, die den Menschen möglichst viel Aktivität vor Ort bzw. in einer per Fußweg oder Fahrradweg zumutbaren Entfernung ermöglicht.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Prof. Lenz. Wir haben jetzt dazu noch einen Nachtrag von Herrn Margreiter. Dann machen wir eine kurze Pause.

**SV Martin Margreiter (TU München):** Ich habe noch eine ganz kurze Ergänzung dazu. Wenn man als junger Erwachsener bereits seinen ersten Pkw gekauft hat, ist es wahrscheinlich bereits zu spät, um über andere alternative Mobilitätskonzepte nachzudenken. Ich glaube, man muss jungen Menschen bereits vor ihrer ersten Kaufentscheidung für einen Pkw sinnvolle Alternativen aufzeigen. Da gibt es Willkommenspakete für neu Zugezogene in vielen Städten, wie ich gehört und gesehen habe. Da bekommt man beispielsweise ein ÖPNV-Ticket für einen Monat umsonst, einen Gutschein für eine Fahrrad- oder Elektrofahrrad-Ausleihe, einen Gutschein für ein Carsharing. Das finde ich schön. Solche Konzepte, die einem jungen Erwachsenen kurz vor seiner ersten Pkw-Kaufentscheidung die Alternativen aufzeigen, könnte eine gute Möglichkeit sein, um dort auf die Mobilitätswahl einen großen Einfluss zu nehmen.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Margreiter. – Ich schlage vor, wir unterbrechen jetzt für zehn Minuten und lüften durch. Ich lese kurz vor, wer als nächster auf der Rednerliste steht: Wir machen weiter mit den Kollegen Bergmüller, Baumgärtner, Eibl, Adelt, Körber, Henkel, Friedl. Kollegin Sowa nehme ich noch mit drauf und unterbreche jetzt für zehn Minuten.

(Unterbrechung von 15:29 bis 15:42 Uhr)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich bitte die Plätze wieder einzunehmen; wir machen weiter. – Wir kommen dann zur nächsten Frage. Die hat – –

(Zuruf)

– Herr Henkel, ich bitte Sie um Mäßigung im Ton.

(Zuruf – Lachen)

Als Erster Herr Kollege Bergmüller.

**Abg. Franz Bergmüller (AfD):** Sehr geehrter Herr Körber, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Sachverständige! Im Grunde genommen sind wir uns ja alle hier einig. Es geht darum, dass weniger Individualverkehr stattfindet. Es geht eigentlich nur um die Wege. Dazu habe ich zwei Fragen bzw. zunächst eine Richtigstellung aus der Praxis, nachdem ich jeden Tag mit dem Auto von Rosenheim hierher in den Landtag fahre: Ich habe nicht das Gefühl, dass der Individualverkehr durch Corona – – Die Frage geht an den ADAC; Sie haben das vorher auch beantwortet. Aus der täglichen Praxis habe ich einen anderen Eindruck: Zwar fahren vielleicht mehr mit dem Auto, aber insgesamt fahren weniger Leute. Deswegen meine konkrete erste Frage an den ADAC: Nach meinen Erkenntnissen auch aus anderen Anhörungen und Gesprächen ist das Home Office ein entscheidender Faktor für die Frage, ob Büroräume in München noch angefahren werden müssen – um jetzt im Großraum München zu bleiben – oder ob von Zuhause aus gearbeitet wird. Das hat sofortige Auswirkungen auf das Zweitauto. Wie beurteilen Sie die Zukunft im Hinblick auf die Tatsache, dass sich Home Office durchaus als Alternative zum stationären Arbeiten entwickelt hat?

Zweite Frage, anknüpfend an die Ausführungen des Kollegen Stöttner. Ich frage die TU München zum Thema Stadt-Umland-Pendler. Der Kollege Büchler hat auch in diese Richtung argumentiert. Er hat von Lenkung gesprochen. Es gibt ja verschiedene Möglichkeiten, um den Verkehr in einer gewissen Weise zu lenken – entweder monetär, durch Verbote oder durch Verkehrsleitungen. Wir haben hier keine groß gebauten Straßen. Ich war letztes Jahr in Amerika und habe mir das alles sehr genau angeschaut, wie ländliches Uber und alles Mögliche. Die haben eine ganz andere Struktur, eine Struktur, die ich, ehrlich gesagt, gar nicht hier bei uns haben möchte. Aber von den Straßen her geht es gar nicht: Für diese gelbe Linien, innerhalb deren nur Autos mit mehr Personen fahren dürfen, haben wir fast keinen Platz mehr. Wir könnten sie fast nirgends mehr einbauen. Aber eine Frage bietet sich aus meiner Sicht an, die nach der monetären Lenkung. Ich sehe sie immer als am effektivsten an. Was halten Sie davon, wenn für den ÖPNV-Verkehr eine deutlich erhöhte Pendlerpauschale zum Abzug zu bringen wäre? – Danke.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Kollege Bergmüller. Wir haben nach wie vor das Prozedere: Zwei Fragen an einen Experten oder eine Frage an zwei Experten. Ich nehme jetzt mal beide Fragen für Herrn Margreiter, wenn das okay ist.

(Franz Bergmüller (AfD): An den ADAC habe ich die erste Frage gerichtet, und die zweite Frage an den Herrn Margreiter.)

Genau das Verfahren geht nicht. Eine Frage an zwei Experten.

(Franz Bergmüller (AfD): Jetzt wird's langsam lächerlich!)

Es hält sich hier jeder Kollege dran, und auch Sie halten sich bitte an dieses Verfahren.

(Franz Bergmüller (AfD): Sie haben aber schon mehrere Ausnahmen gemacht!)

– Für das Geburtstagskind, ja.

(Franz Bergmüller (AfD): Ja, immer eine andere Ausnahme!)

Also, ich lasse das ausnahmsweise zu und bitte um Mäßigung im Ton. Herr Kreipl, die erste Frage ging an Sie.

(Zuruf des Abgeordneten Franz Bergmüller (AfD))

– Herr Bergmüller, Sie mäßigen sich im Ton!

(Franz Bergmüller (AfD): Sie mäßigen sich auch einmal!)

– Ich verwarne sie hiermit.

(Zuruf des Abgeordneten Franz Bergmüller (AfD))

– Ich verwarne Sie zum zweiten Mal, Herr Bergmüller.

**SV Alexander Kreipl (ADAC Südbayern e. V.):** Das Thema Home Office habe ich im Eingangsstatement schon angesprochen. Ich denke, dass das Thema natürlich einen Beitrag leisten kann, um unsere Verkehrsprobleme ein bisschen in den Griff zu kriegen. Wir haben gesehen, dass es sehr schnell plötzlich möglich war, Home Office umzusetzen. Wir haben das auch bei uns im Haus gesehen: Was vorher nie für möglich gehalten worden wäre, war jetzt sehr schnell möglich. Ich würde jetzt gerne noch ein bisschen abwarten, ob dieser Trend sich fortsetzt. Denn wir hören jetzt schon die ersten Diskussionen: Wie ist das jetzt mit dem Datenschutz zuhause? Werden alle Vorschriften eingehalten? Ist die Arbeitssicherheit gegeben? Können die Arbeitsplätze wirklich alle in der benötigten Form im Home Office beibehalten werden? – Wenn ja, dann sollte man versuchen, das strukturiert anzugehen. Ich denke, das wäre gerade für eine Stadt wie München eine Möglichkeit, mit den großen Betrieben, die wirklich viele Tausende Arbeitnehmer in ihren Gebäuden zur Arbeit versammeln, zu vereinbaren, diese Mitarbeiter womöglich strukturiert ins Home Office zu schicken bzw. die Möglichkeit, das Home Office zu schaffen mit einer Analyse der Verkehrsbelastung auf unseren Pendlerwegen zu kombinieren. Wenn ich im Münchener Norden die Firmen BMW und MAN für eine Teilnahme gewinnen kann und dafür, dass sie strukturiert an verschiedenen Tagen vermehrt Home Office anbieten, dann können wir damit eine sehr gute Entlastung schaffen. Dieses Thema anzugehen, wäre doch ein Ziel für das nächste Jahr.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Kreipl. Ich lasse ausnahmsweise die zweite Frage zu und gebe sie an Herrn Margreiter.

**SV Martin Margreiter (TU München):** Vielleicht noch zu dem Home Office; dazu würde ich auch gerne einen Kommentar abgeben: Die Vermeidung von Wegen ist definitiv – das ist aus der Forschung seit Jahrzehnten bekannt – die effektivste Art, Verkehrsprobleme zu lösen. Das heißt, wenn wir durch Home Office Wege einsparen ist das definitiv die beste Art, um den Verkehrsfluss im Stadtgebiet oder im ländlichen Raum besser zu gestalten.

Zu Ihrer zweiten Frage habe ich zwei Antworten. Die eine war Ihre Frage nach den ... (?) V-Lanes, wie wir sie nennen – Spuren für Fahrzeuge mit höheren Besetzungsgraden. Da gebe ich Ihnen recht; in den USA ist natürlich mehr Platz vorhanden für so etwas. Bei uns sind die Fahrstreifen eher begrenzt. Man könnte aber Konzepte sehen, in denen man das Ganze mit Taxi- oder Busspuren mischt und dort, auf diesen Busspuren, vielleicht auch Fahrzeuge mit einem sehr hohen Besetzungsgrad zulässt. Das müsste man untersuchen; dazu gab es noch nicht viele wissenschaftliche Studien. Aber wir sind dabei, auch in diese Richtung zu forschen.

Ihre letzte Frage richtete sich auf die Pendlerpauschale, wenn ich das richtig verstehe. – Die Pendlerpauschale ist aus Sicht der Verkehrsvermeidung natürlich absolut kontraproduktiv. Darüber brauchen wir nicht zu reden. Das wäre im Grunde meine Aussage dazu. Dazu, ob das politisch sinnvoll ist oder nicht, traue ich mich jetzt keinen Kommentar abzugeben.

(Franz Bergmüller (AfD): Wenn man den ÖPNV-Nutzer ... Pendlerpauschale ...)

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Herr Bergmüller, benutzen bitte zumindest das Mikro, weil protokolliert wird. Ich gestatte Ihnen auch eine Nachfrage. Bitte benutzen Sie das Mikro.

**Abg. Franz Bergmüller (AfD):** Danke für den Hinweis. Das ist von Ihnen leider falsch verstanden worden. Ich plädiere dafür, den Individualverkehr bei der steuerlichen Absetzung mit einer niedrigeren Pendlerpauschale zu belohnen und dafür diejenigen, die die S-Bahn, den öffentlichen Nahverkehr nutzen, deutlich eine höhere Pendlerpauschale zum Abzug bringen zu lassen.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Herr Margreiter.

**SV Martin Margreiter (TU München):** Grundsätzlich erhöht man auch die Wege, wenn man die Pendlerpauschale erhöht, ob die jetzt im Individualverkehr oder im öffentlichen Verkehr stattfinden – – Natürlich wäre das eine Möglichkeit, zu sagen, man reduziert die Pendlerpauschale für den Individualverkehr, um dann mit der monetären Lenkung, die doch sehr effektiv ist, einen Effekt zu erzeugen.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Margreiter. Ich habe jetzt zwei Anmerkungen dazu. Frau Lenz hat darum gebeten, etwas zum Stichwort Home Office beitragen zu können, und dann hören wir Herrn Rampp. Frau Lenz, ich erteile Ihnen das Wort.

**Sve Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt):** Besten Dank, Herr Vorsitzender. – Ich möchte ganz viel Wasser in diesen Wein des Home Office gießen. Es gibt überhaupt keine Anzeichen dafür, dass Home Office tatsächlich eine Verkehrsreduzierung mit sich bringt. Es gibt eine Reihe von ganz neuen Studien, beispielsweise aus der Schweiz, die zeigen, dass Home Office dazu führt, dass eben andere Wege als Arbeitswege gemacht werden, dass dadurch zunehmend ein Entfernen vom Arbeitsplatz, eine Inkaufnahme längerer Wege zum Arbeitsplatz gefördert wird, und dass die Leute dann weniger mit dem öffentlichen Verkehr fahren, sondern die wenigen Male, die sie zu ihrem Arbeitsplatz gehen, im Individualverkehr fahren. Es werden dann zum Beispiel auch Angebote wie Jobtickets obsolet, wenn die Leute nur noch gelegentlich zum Arbeiten kommen. Es gibt auch ganz neue Zahlen von der ETH Zürich, die zeigen, dass auch in Coronazeiten diejenigen, die im Home Office gearbeitet haben, fast genauso viele Kilometer am Tag unterwegs waren wie diejenigen, die weiterhin an ihrem Arbeitsplatz gearbeitet haben. Man muss schon sehr genau hingucken und kann nicht einfach argumentieren: Wenn ich nicht mehr zur Arbeit fahre, entfällt ein Weg, und ich brauche auch den Pkw oder welches Verkehrsmittel auch immer nicht mehr. – Danke schön.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Das war ein Beitrag mit vierbeiniger Unterstützung. Vielen Dank, Frau Lenz. – Herr Rampp hat um das Wort gebeten.

**SV Dr. Brian Rampp (Audi AG):** Aus Audi-Sicht ein Rückblick auf die Erfahrungen, die wir im letzten halben Jahr gemacht haben. Wir haben mit Beginn der Corona-Restriktionen im administrativen Bereich sehr stark auf Home Office umgestellt. Das wurde dann wieder etwas relaxt. Die Kollegen blieben trotzdem sehr viel im Home Office. Jetzt sind die Regeln wieder verschärft; die Kollegen werden wieder mehr im Home Office arbeiten. Wir können sagen, dass wir das Thema Home Office deutlich ausgeweitet haben, und es wird auch weiter intensiv genutzt werden. Das wurde wertgeschätzt von Mitarbeitern, aber auch von Vorgesetzten, die vielleicht vorher skeptisch waren. Aber inzwischen hat sich das Thema durchgesetzt. Da wird es mehr Bereitschaft geben, ins Home Office zu gehen. Wir sehen das

auch daran, dass die Parkhäuser weniger belegt sind als vorher. Also, da sieht man auch, dass die Leute deutlich mehr im Home Office arbeiten. – Danke.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Rampp. Das war mal der Blick eines großen Arbeitgebers auf die Situation. Als Nächster kommt der Kollege Baumgärtner, gefolgt vom Kollegen Eibl. Kollege Baumgärtner!

**Abg. Jürgen Baumgärtner (CSU):** Herr Vorsitzender, Kolleginnen und Kollegen! Ich habe eine Frage an Frau Hurek. Wie stehen Sie zu einem fixen Datum für das Ende der Zulassung für Verbrenner mit fossilen Brennstoffen? – Zweite Frage: Sie positionieren sich in Ihrem Schreiben klar gegen die Citymaut. Das habe ich soweit verstanden. Einige Seiten weiter schreiben Sie aber, dass Sie doch irgendwie mit Gebühren die Auslastung der Straßen bedenken wollen. Das hab ich nicht verstanden.

**Sve Kerstin Hurek (ACE Auto Club Europa):** Ja, das kann ich kurz und knapp machen. – Verbrennermotoren zu verbieten, halte ich, ehrlich gesagt, für reine Symbolpolitik. Ich glaube, dazu wird es sowieso im Lauf der Zeit irgendwann kommen, weil – dazu können die Herren aus der Automobilindustrie sicherlich besser beitragen – bestimmte Flottenziele erreicht werden müssen. Wenn die Automobilindustrie dahin kommen will, muss sie auf Elektromobilität setzen. Insofern wird sich das Thema vielleicht in 30 Jahren erledigt haben. Andere Staaten um uns herum machen es uns ja vor. Da gibt es meines Wissens aber nur Absichtserklärungen und keine echten Zulassungsverbote für Verbrenner. Bislang sind das alles nur politische Absichtserklärungen. Ich halte das für Symbolpolitik. Wir würden dem sicherlich nicht zustimmen wollen.

Mit den Gebühren, die Sie genannt haben, meine ich das Thema Parkraummanagement. Da geht es nicht um die Citymaut. Die Citymaut sehen wir wirklich sehr, sehr kritisch. Wenn Sie ins Ausland gucken – London oder Bergen werden gerne als Vorbilder angeführt –, stellen wir fest, dass das in deutschen Städten deswegen nicht funktioniert, weil im Londoner Finanzdistrikt kein Mensch wohnt. In deutschen Städten wohnen aber Menschen; deswegen können Sie da nicht mit einer Citymaut reingehen. Das würde eher dazu führen, dass Sie die Einkaufszentren auf der grünen Wiese forcieren und die Innenstädte entleert würden. Ich halte davon nichts. Bei den Gebühren beziehe ich mich auf das, was ich vorhin gesagt habe: Parkraummanagement Ja, Citymaut Nein, aber Parkraummanagement erst dann, wenn die anderen Maßnahmen stattgefunden haben, also die Attraktivierung des ÖPNV, Radwege, Fußverkehr, also die klassische Push-and-Pull-Strategie.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Soweit verstanden? – Vielen Dank, Frau Hurek. Als Nächster Kollege Eibl.

**Abg. Manfred Eibl (FREIE WÄHLER):** Herr Vorsitzender, verehrte Kolleginnen und Kollegen, verehrte Gäste! Erlauben Sie mir zunächst eine allgemeine Betrachtung. Mir wird immer deutlicher, dass es eine klare, differenzierte Betrachtung von Stadt und Land geben muss. Wir haben im ländlichen Raum bei Weitem nicht die Voraussetzungen wie in den Städten. Vor allem gibt es dort Wahlmöglichkeiten: S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Carsharing und so weiter. Das ist in ländlichen Regionen nicht gegeben. Aber trotzdem stelle ich als Bewohner des ländlichen Raumes fest, dass vor den Häusern in den Städten alles voll Autos steht. Da komme ich auf die Aussage von Frau Risom zurück, die bemerkenswerterweise gesagt hat: Die Menschen wollen die Sicherheit einer unabhängigen Mobilität genießen. – Das muss man einmal ganz klar herausstellen.

Ich hätte zwei Fragen an Herrn Rampp. Den Autoherstellern wird vorgeworfen, sie brächten zu große, zu teure Elektroautos auf den Markt. Warum keine kleinen, er-

schwinglichen Fahrzeuge? – Die zweite Frage geht an Herrn Margreiter. Hintergrund ist eine aktuelle Studie zu autofreien Innenstädten. Das wird von vielen städtischen Bereichen auch präferiert. Es gibt aber auch eine Studie, die aussagt, dass 56 % der Menschen das nicht wollen. Möchte man hier gegen das Votum, gegen die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner agieren, oder wie stellt man sich hier eine Umsetzung vor, die auch gesellschaftlich akzeptiert wird?

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Kollege Eibl. Das waren zwei Fragen an zwei Experten. Aber wir machen das jetzt einfach so. Herr Rampp, bitte.

**SV Dr. Brian Rampp (Audi AG):** Vielen Dank, Herr Eibl. – Die E-Mobilität beginnt mit Technologie, die sehr teuer ist. Der Weg eines Premium-Herstellers wie Audi ist es, diese Technologie zuerst mit Produkten einzuführen, die von den Kunden auch gekauft werden, selbst wenn sie etwas mehr kosten. Wir sehen auch, dass wir bei größeren Fahrzeugen wie beispielsweise einem Q 7 oder dem Audi E-Tron oder einem A 8 Plug-In Hybrid sehr schnell zur Dekarbonisierung beitragen müssen. Wenn wir einen E-Antrieb reinkriegen beim Plug-In Hybrid oder wie beim E-Tron ein elektrisches SUV bringen, können wir für diese Fahrzeugklassen, die auch in der gesellschaftlichen Diskussion stehen, eine schnelle Lösung anbieten. Das ist das eine.

Als Premium-Hersteller, als Audi kommen wir von oben. Wir sind aber im Volkswagen-Konzern, und da haben wir die Möglichkeit, Angebote über alle Fahrzeugklassen hinweg zu machen. Deshalb bedient Audi das obere Segment. Wir kommen von oben nach unten. Das heißt: Unsere E-Autos werden immer kleiner. Wir werden also auch ein Fahrzeug in der Größe des A 3 in den nächsten Jahren haben, das voll elektrisch ist. Volkswagen bedient von unten nach oben und kommt mit kleinen Autos, dem ID.3, dem ID.4, die größer werden. Volkswagen hat auch den E-up oder den E-Golf gehabt. Wir haben im Konzern eine klare Arbeitsteilung, mit der wir alle Segmente bedienen wollen. Wir kommen von unten und von oben.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Rampp. Die zweite Frage ging an Herrn Margreiter. Bitte.

**SV Martin Margreiter (TU München):** Ich kenne die Studie zu den autofreien Innenstädten nicht direkt, aber aus unserer Sicht ist eine wirklich autofreie Stadt nicht möglich. Wir sprechen in der Wissenschaft meist von autoreduzierten Innenstädten, weil ein autofreies Gebiet nicht funktioniert, wenn man nur an die Logistik denkt, an Rettungsdienste, an die ganze Ver- und Entsorgung. Autofrei wird also auf sehr lange absehbare Zeit nicht funktionieren. Ich denke auch, dass die Forderung der autofreien Stadt eine Extremlösung ist, um den Weg in Richtung einer autoreduzierten Stadt zu schaffen.

**Abg. Klaus Adelt (SPD):** Herr Vorsitzender, liebe Gäste! Ich frage den Vertreter von Audi oder BMW – ich bin vorsichtig. Vorhin wurde gesagt, dass das Ladestellennetz verdichtet werden muss bzw. im ländlichen Raum breiter gestreut werden muss und dass Sie dazu Initiativen ergriffen haben. Wie sehen diese Initiativen aus, das Ladestellennetz zu verdichten, mehr Ladestellen zu schaffen? – Es kann nicht Aufgabe der Kommunen sein, dieses Ladestellennetz einzurichten, zu bauen und zu fördern. Denn die Gemeinde haben ja auch keine Tankstellen eingerichtet. Das muss man auch mal klipp und klar sagen.

Die zweite Frage an Frau Risom, wurde aber vom Kollegen Stöttner schon gestellt. Mit Carsharing im ländlichen Raum schaut es wirklich schlimm aus. Damit ist es noch nicht weit her. Wenn ich erst mal zehn Kilometer fahren muss, bis ich ein Carsharing-Fahrzeug bekomme, fahre ich mit meinem Pkw gleich weiter. – Kollege Stöttner hat aber in diesem Zusammenhang auch gefordert, es müsse eine Platt-

form, eine Schnittstelle geschaffen werden, um die unterschiedlichen Angebote zu koordinieren. Das muss jemand machen. Die Antwort ist ganz einfach: das bayerische Verkehrsministerium. Dafür ist es da.

(Jürgen Baumgärtner (CSU): Wir haben Fragen zu stellen, nicht die Regierung zu dissen. Mensch, Adelt!)

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Der Kollege Adelt hat das Wort und sonst niemand.

**Abg. Klaus Adelt (SPD):** Ich will sie nicht dissen. Ich möchte haben, dass wir diese Schnittstelle schnell kriegen. Da gibt es Leute, die das können.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Das war jetzt eine Frage an die Staatsregierung.

**Abg. Klaus Adelt (SPD):** Eine Hybridfrage, ja.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Eine Hybridfrage? – Da sind wir jetzt bei Audi und BMW ganz gut dabei. Herr Pape, Herr Rampp, Sie haben die Frage gehört.

**SV Dr. Brian Rampp (Audi AG):** Dann fange ich mal mit der Lade-Infrastruktur an. Wir haben gerade einen Transformationsprozess, der mit CO<sub>2</sub>-Regulierungen politisch verordnet worden ist und bei dem wir mitgehen. Das heißt: Wir haben politische Entscheidungen, die Mobilität komplett zu verändern. Deswegen ist es jetzt wichtig, dass Politik, Infrastrukturanbieter und Autounternehmen dieses Thema zusammen angehen und Lösungen anbieten; da sind wir auch gemeinsam gut unterwegs. Wie gesagt, das Thema Lade-Infrastruktur ist gut unterwegs. Wichtig ist: In München und anderen Städten sehen wir sehr viele Ladesäulen, wo man ein Auto über Nacht laden kann. In München ist das Angebot recht gut, wie ich sehe.

Allerdings mangelt es an Ladesäulen in der Region und über Land. An den Autobahnen kommen – da haben wir ein Joint Venture mit verschiedenen Herstellern gemacht – Ladesäulen fürs Schnellladen. Da bekommen Sie 300 Kilometer in einer halben Stunde rein. Davon brauchen wir mehr, nicht nur an den Autobahnen, sondern auch an den Landstraßen. Daher sollten wir den Fokus auf die Frage legen, wie wir schnellere Säulen ins Land bekommen. Denn dort ist auch viel Durchreiseverkehr; dort müssen wir noch etwas tun. Unsere Bitte wäre, wenn wir über eine flächendeckende Ladesäulen-Infrastruktur nachdenken, dass ein Viertel der Ladesäulen 140 kW haben sollte, nicht nur 11 kW oder 50 kW wie in den Städten. Dort müssen wir noch etwas tun. Diese Schnellladesäulen sollen mit 150 kW sollten unbedingt auf 350 kW hochrüstbar sein. Das heißt: Gleich die richtigen Kabel in den Boden, bevor man dann doch einen Investitionsnachholbedarf hat.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Rampp. Das war ein Plädoyer für hochrüstbare Ladesäulen. Herr Pape!

**SV Rüdiger Pape (BMW Group):** Vielleicht noch eine kurze Ergänzung von meiner Seite: Wir haben am Standort München, was die betriebliche Mobilität angeht, beispielsweise 3.100 Ladesäulen selber aufgebaut. Die sind teilweise auch öffentlich zugänglich. Wenn wir jetzt über Elektro-Mobilität im ländlichen Raum sprechen, dann sprechen wir häufig auch über Einfamilienhäuser mit einer Privatgarage, die man ja dementsprechend ausrüsten kann. Da könnte man natürlich über Fördermöglichkeiten nachdenken; die gibt es ja teilweise auch schon. Das muss ja dann auch kein Schnellladen sein, weil das Auto sowieso relativ lange steht. So könnte man den Ausbau im privaten Bereich vorantreiben. Dann brauche ich im ländlichen

Raum vielleicht gar nicht so viele öffentlich zugänglich Ladesäulen. Das kann dann auch an Supermarktparkplätzen sein, wie es Aldi ja macht und vorweggeht und schon angefangen hat, das aufzubauen.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Pape. – Kurz eine Anmerkung für unsere Gäste hier im Raum, auch an die Experten: Bitte sprechen Sie wirklich zielgerichtet ins Mikrofon. Gucken Sie bitte möglichst uns an. Ich weiß, es ist unhöflich, man möchte sich gerne umdrehen. Aber fürs Protokollieren – wir haben gerade auch die Rückmeldung von einem, zwei Teilnehmern bekommen – ist das wichtig; man hört Sie sonst einfach nicht so gut. – Dazu habe ich zwei Experten, die etwas anmerken möchten, Frau Hurek als erste und dann Herrn Lenninger.

**Sve Kerstin Hurek (ACE Auto Club Europa):** Ich möchte das unterstützen, was Herr Pape gerade gesagt hat. Ich sehe ein ganz großes Potenzial im Ausbau der privaten Lade-Infrastruktur. Gerade auf dem Land gibt es die Möglichkeit, sich selber eine private Wallbox einzurichten; Sie haben es gerade gesagt. Förderanträge können jetzt bald dazu gestellt werden. Denn die Pendeldistanzen sind im ländlichen Raum laut "Mobilität in Deutschland" gar nicht oder nicht unbedingt viel größer als in den Ballungsräumen. Wir reden hier über tägliche Pendeldistanzen, die sich irgendwo zwischen 5 und 35 Kilometern pro Person und pro Tag bewegen. Das heißt: Private Lade-Infrastruktur, wo Sie über Nacht laden können, spielt gerade in diesem Bereich – und das ist ja der überwiegende Teil von Bayern, würde ich jetzt mal sagen – eine ganz, ganz große Rolle und ist wirklich nicht zu unterschätzen.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Hurek. Es gibt, glaube ich, ein Landesprogramm, wo das anteilig mit gefördert wird. Manche Stadtwerke fördern das ja auch. Bei uns zuhause war das so. – Herr Lenninger, bitte.

**SV Ralf Lenninger (Continental):** Vielen Dank für das Wort. – Erst mal bin ich als Bürger eigentlich gar nicht so unzufrieden mit der Verkehrsentwicklung, die Deutschland und Bayern in den letzten 20 Jahren gemacht haben. Wenn wir einfach mal reflektieren: Vor 20 Jahren gab es keine Innenstädte – jetzt gibt es Fußgängerzonen. Spätestens dann, wenn man auf einem Oldtimertreffen das Abgas von einem Dieselmotor riecht und das mit heute vergleicht, sieht man, dass auch da Fortschritte gemacht worden sind. Es gibt Fahrradwege. Es ist also ein Geflecht von Maßnahmen, die eigentlich zu einer Verbesserung in Deutschland geführt haben. Das ist nicht nur in Deutschland so, sondern weltweit. Gehen Sie mal nach China, nach Shenzhen: Dort haben sie nur noch Elektrobusse. Oder gehen Sie nach San Francisco.

Jetzt komme ich auf die Frage unseres Geburtstagskindes zurück: Was ist denn passiert, und wie kriegen wir jetzt diesen gefühlten Stillstand, den wir haben, weiter? – Erstens. Der gefühlte Stillstand kommt, glaube ich, aus dem Bewusstsein, dass es ganz viele Technologien, ganz viele tolle Dinge gibt, die man eigentlich nur aktivieren müsste. Aber das bekommen wir nicht hin. Warum bekommen wir es nicht hin? – Weil die neuen Systeme, die wir haben, miteinander vernetzt sind. Man spricht hier von einer Plattform-Ökonomie. Die Hoffnung, dass sich alle Beteiligten – öffentlicher Nahverkehr, Städte und Gemeinden, Landkreise, Bund – aus sich selbst heraus zu einem funktionierenden System zusammenfinden, funktioniert einfach nicht. Ich glaube, die Antwort ist, dass man sagt: Wenn wir diesen großen Fortschritt, die Nutzung der vorhandenen Technologien, in komplett funktionierenden Ecosystemen haben will, muss man sich der Tatsache bewusst sein, dass man das jemandem in die Hand geben muss, der es durch die Instanzen der Politik, durch die Instanzen der Industrie durchtaktet. Ich glaube nicht, dass es an-

ders gehen wird. Im Vergleich dazu: Die Fortschritte in Shenzhen in China, in Maastricht und in vielen anderen Städten sind eigentlich genau so passiert.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Lenninger. Jetzt komme ich selbst, danach dann die Kollegen Henkel, Friedl, Sowa und Schmid.

Ich habe eine Frage an Herrn Kreipl und auch Frau Lenz zu den Kaufanreizen, die politisch gerade vielerorts gefordert werden. Wie bewerten Sie das Instrument der Elektro-Kaufprämie und der sogenannten Transformationsgutscheine? – Ich erkläre kurz, was ich damit meine: Ich zitiere aus dem Handelsblatt: "Wer jetzt einen modernen Verbrenner kauft und damit CO<sub>2</sub> reduziert, bekommt einen Gutschein für die Anschaffung eines neuen Elektrofahrzeugs in drei bis fünf Jahren." So der Ministerpräsidenten Söder im Handelsblatt. Wie würden Sie diese beiden Maßnahmen bewerten? – Vielleicht als Erster Herr Kreipl.

**SV Alexander Kreipl (ADAC Südbayern e. V.):** Aus meiner Sicht ist es schwierig, für eine Option in der Zukunft, bei der ich noch gar nicht weiß, was mich erwartet, einen Anreiz zu geben. Das Thema Förderung ist richtig. Wir setzen uns aber immer für eine technologie neutrale Förderung ein. Eine zu einseitige Förderung der Elektromobilität sehen wir kritisch und würden uns eine offenere Förderkultur wünschen.

**Sve Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt):** Dem stimme ich grundsätzlich zu. Wir wissen ja auch alle, dass wir die Art der Elektromobilitätsförderung, wie wir sie im Moment haben, auf Dauer gar nicht durchhalten: Auf jedes Auto, das jemand kauft, 10.000 Euro draufzulegen, funktioniert nicht. Aber um diesen Markthochlauf in Schwung zu bringen, brauchen wir im Moment die Förderung. Diese Option auf die Zukunft halte ich auch für sehr schwierig. Heute eine Förderung für etwas zu versprechen, was ich dann in fünf Jahren tun soll, finde ich schwierig. Ich kann mir nicht ausmalen – das muss ich gestehen –, welche Mitnahmeeffekte dadurch entstehen bzw. wie man damit umgehen will, wenn sich herausstellt, dass es nur ein Mitnahmeeffekt gewesen ist, der da getätigt wurde. Ich finde: Wenn Förderung von Elektroautos, dann jetzt, weil Sie sie nur so schnell in die Flotte bekommen. Wenn Sie jetzt den Kauf von Verbrennern durch diesen Zusatz-Gutschein fördern, bedeutet das, dass Sie weiterhin Verbrenner in die Flotte einführen. Ein solcher Verbrenner bleibt dann halt 15 Jahre in der Flotte. Von daher würde ich diese Maßnahme nicht so ohne Weiteres gut finden.

**Abg. Uli Henkel (AfD):** Geschätzte Kollegen! Die Frage richtet sich an Frau Dr. Rissom. Carsharing ist ein boomender Markt, ist für viele Individuen in der Zwischenzeit die ideale Lösung im Individualverkehr. Trotzdem macht es Carsharing vielen schwer. Ich will einmal ein Beispiel aus München bringen. Ich kann einfach nicht verstehen, warum das Geschäftsgebiet des Carsharing-Anbieters oft nicht mit dem Stadtgebiet einer Stadt identisch ist. In München kann man das ganz klar sehen: Egal, ob es draußen in der Heidemannstraße ist oder ob in Freimann, in Giesing oder Solln – ich kann das Auto in Berlin mieten, kann es nach München fahren, aber wenn ich es eine Straße zu weit abstelle – beispielsweise statt in der Heidemannstraße zehn Meter weiter hinten –, dann ist das ein Außengebiet, und für die Rückholung dieses Fahrzeugs um hundert Meter wird eine extra Gebühr, in diesem Fall sind es 15 Euro, erhoben. Wäre es nicht sinnvoll, um dieses Geschäft unproblematisch und noch erfolgreicher zu machen für Leute, die wirklich kein eigenes Auto benötigen, wenigstens ein Stadtgebiet als Stadtgebiet zu akzeptieren, statt innerhalb des Stadtgebiets noch Gebiete auszugrenzen, die dann quasi nicht zum Stadtgebiet gehören? – Das wäre meine Frage. Gibt es dazu Überlegungen bei SIXT als einem der führenden Anbieter? – Ich kann die Frage ja nicht an einen

zweiten stellen; sonst hätte ich sie noch an BMW gerichtet. Aber ich glaube, die Antwort von Ihnen würde mir genügen. Ich sehe es als ein großes Hindernis und fände es interessant, ob Ihr Unternehmen, ob die Carsharing-Firmen sich dazu Gedanken machen und ob man das vielleicht ändern könnte.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Sie können natürlich eine Frage an zwei Experten stellen, das ist völlig legitim. Frau Risom und dann Herr Pape.

**Sve Dr. Kathrin Risom (SIXT):** Vielen Dank an die Frage. Sie schließt ja ein bisschen an die an, die wir vorhin schon gehört haben. Das Geschäftsmodell Carsharing funktioniert so, dass wir gewährleisten müssen, dass ein Fahrzeug ungefähr acht bis zwölf Mal am Tag bewegt wird. Deswegen müssen wir ein sogenanntes Geschäftsgebiet festlegen, wo wir sagen können, dass das der Fall ist. Wir gucken uns verschiedene Faktoren an – einmal natürlich, wo die Stadtgrenze ist, aber auch die Einwohnerdichte, wo viel los ist im Sinne von Cafés, Restaurants, Einkaufsstätten, wo sich Menschen bewegen. Daraufhin müssen wir leider irgendwo eine Grenze ziehen, weil wir keine softe Grenze ziehen können. Die Faktoren schauen wir uns zu Beginn eines Launches in der Stadt an, ziehen die Grenze und testen immer wieder aus, ob wir sie ausdehnen können oder ob wir sie sogar verkleinern müssen. Wenn wir zu weit rausgehen, sehen wir leider, dass Fahrzeuge dorthin fahren, insbesondere so am Abend um 19:00 Uhr, und dann leider dort stehen bleiben. Dann werden sie am nächsten Tag nicht mehr in die Stadt hereingefahren. Dann funktioniert das ganze Modell nicht mehr; denn dann haben wir das Phänomen, dass alle Autos aus den Innenstädten an den Rand gefahren und von dort nicht mehr abgeholt werden. Sie bleiben dort stehen. Wir müssen also leider diese Grenze irgendwo ziehen. Wir versuchen schon, das Gebiet zu vergrößern, indem wir über den Preis steuern: Wenn Sie ein Auto am Marienplatz nehmen, ist das deutlich teurer, als beispielsweise in Pasing. So versuchen wir, so weit hinauszugehen wie möglich. Ganz können wir das leider nicht, weil dann die Autos nicht mehr bewegt werden, und dafür sind das einfach zu teure Assets.

Eine Rückholungsgebühr haben wir nicht. Normalerweise können Sie die Miete gar nicht beenden außerhalb des Geschäftsgebiets. Wenn es dann diese hundert Meter sind, wird gebeten: Bitte fahren Sie zurück. Ansonsten können Sie das Auto dort nicht abstellen. – Zum letzten Teil der Frage: Ja, Bestrebungen gibt es schon. Wir sind mit verschiedenen Gemeinden in Gesprächen, aktuell beispielsweise mit Gräfelfing oder Garching, wie wir hier ein Carsharing aufziehen können. Solche Pilotprojekte fahren wir, um zu schauen, wie es sich da verhält und ob wir da vielleicht nicht diese Bewegungen haben: Die Leute fahren morgens oder abends raus, und das Fahrzeug steht den Rest des Tages rum. – Wir sind daran und versuchen, gemeinsam mit den Städten Lösungen zu finden. Wie gesagt, wir sind leider ein bisschen davon abhängig, dass die Autos auch bewegt werden.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Risom. Die gleiche Frage geht auch an Herrn Pape.

**SV Rüdiger Pape (BMW Group):** Zum Thema Freefloating Carsharing in Randgebieten kann ich Frau Dr. Risom nur beipflichten. Der positive Effekt von Freefloating-Carsharing-Fahrzeugen, dass sie eben mehrmals am Tag bewegt werden, verpufft im ländlichen Raum oder im nicht mehr so dicht besiedelten Raum, weil sie halt so gefahren werden wie Privat-Pkws. Sie sind zwar keine Privat-Pkws; das ist der Fläche oder dem Parkplatz, auf dem sie stehen, aber dann herzlich egal.

Carsharing im ländlichen Raum gibt es tatsächlich. In Vaterstetten gibt es mehr stationäres Carsharing. Im ländlichen Raum gibt es viele Vereine, die sich des Themas angenommen haben und die Fahrzeuge anbieten. Das ist natürlich eine

andere Dimension als SIXT oder Share Now. Aber es gibt diese Konzepte im ländlichen Raum, und die funktionieren auch relativ gut.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Pape. Als nächsten habe ich Kollegen Friedl und danach Kollegin Sowa.

**Abg. Hans Friedl (FREIE WÄHLER):** Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Gäste! Ich komme aus dem Landkreis Fürstentum und spreche mit Sicherheit auch für viele Umland-Pendler. Vor Corona habe ich den ÖPNV sehr zu schätzen gelernt. Allerdings musste ich erst einmal ein paar Kilometer zum Park-and-ride-Parkplatz fahren, dann mit der S-Bahn reinfahren und in die U-Bahn einsteigen. Wie gesagt, das habe ich sehr zu schätzen gelernt. Aber im Moment, in Zeiten von Corona – und da, denke ich, spreche ich auch für viele Umland-Pendler – benutze ich halt in erster Linie wieder meinen privaten Pkw. Seit zwei Monaten fahre ich auch lokal emissionsfrei sozusagen, allerdings nicht elektrisch, sondern mit Wasserstoff. Meine Frage an die beiden Vertreter der Automobilhersteller: Haben die deutschen, insbesondere die bayerischen Automobilhersteller nicht die Zukunft irgendwo verschlafen, indem sie zu lang auf alte Technologien gesetzt haben? Wollten sie mit der alten Technologie noch möglichst viel Geld verdienen und haben neue Antriebstechnologien komplett verschlafen? – In Japan sind bereits 40 % der Neuzulassungen Wasserstoffautos.

**SV Rüdiger Pape (BMW Group):** Die kurze Antwort ist Nein. Die lange Antwort: Wir haben bei BMW ein breites Produktportfolio, das sehr stark auf den E-Antrieb, auf Plug-In-Hybride fokussiert. Wir sind aber auch in der Wasserstofftechnik nicht abgeschlagen. Wir haben eine Kooperation mit Toyota und haben da auch einen Versuchsträger. Die Technik ist also da; in Deutschland ist es halt derzeit schwierig. Wir haben schon bei den Ladesäulen darüber gesprochen: Die Infrastruktur muss da sein. Ich kann eine Wallbox noch irgendwie in meine Garage bauen; mit einem Wasserstofftank wird es dann schon schwieriger. Die Frage der Infrastruktur ist also einfach noch schwierig. Aber die Technologie ist da und kann auch abgerufen werden.

**Abg. Hans Friedl (FREIE WÄHLER):** Ja, wenn ich kurz dazwischenreden darf: Die Automobilhersteller reden sich darauf hinaus, es gebe zu wenig Tankstellen, und die Tankstellenbetreiber sagen, es gebe zu wenige Fahrzeuge. Wenn wir so weitermachen, kommen wir nie zu einem Fortschritt.

**SV Rüdiger Pape (BMW Group):** Das gleiche Problem hatten wir bei den Ladesäulen auch in den letzten zehn Jahren, das ist das berühmte Henne-Ei-Problem. Wir sind da jetzt auf einem ganz guten Weg. In München haben wir über 1.000 Ladepunkte, und auch das private Ladenetz wächst. Es wird sich zeigen, welche Technologie sich letzten Endes durchsetzt.

**SV Dr. Brian Rampp (Audi AG):** Auch für Audi gilt: Wir haben nichts verschlafen. Wir haben seit Jahren an Technologien geforscht, und wir müssen natürlich auch einen Markt sehen. Die CO<sub>2</sub>-Regulierungen, die gekommen sind und die wir auch immer begleitet haben, sorgen für einen Technologiewandel und für die Elektrifizierung. Deshalb bringen wir diese Fahrzeuge. Die CO<sub>2</sub>-Ziele bis 2030, die mit 37,5 % sehr ambitioniert sind und jetzt noch verschärft werden – es gibt ja Rufe nach über 50 % –, erreichen wir in den nächsten zehn Jahren nur mit Elektromobilität. Wir haben diese Technologie verfügbar, sie ist entwickelt, und diese Fahrzeuge sind in den letzten Jahren entwickelt worden. Wir können das auch ökonomisch darstellen; wir können erschwingliche Elektroautos auf dem Markt anbieten. Deswegen ist das für Audi und den Volkswagen-Konzern der Weg, um diese Ziele zu erreichen. Wir werden und müssen diese Ziele erreichen. Das haben wir vor.

Zur Frage Henne – Ei. Wir rufen dauernd nach Infrastruktur-Anbietern. Das haben wir in diesem Fall nicht gemacht. Die deutschen Automobilhersteller haben früher, schneller begonnen, Elektroautos zu entwickeln und auf den Markt zu bringen, als die Lade-Infrastruktur nachgezogen ist. Wir haben die Verantwortung übernommen und haben – ich habe es schon einige Male erwähnt – Gemeinschaftsunternehmen für Schnell-Ladesäulen, Schnell-Ladebereiche gemacht. Wir haben erkannt: Wir müssen mit der Lade-Infrastruktur mitgehen; sonst wird das nichts. Nochmal die Botschaft: Wir sind da gut unterwegs, und wir fokussieren auf Elektromobilität. Das Thema Wasserstoff haben wir auch. Aber die Audi AG ist im Volkswagenkonzern die Leitstelle für die Entwicklung von Wasserstoff. Wir entwickeln hier auch Brennstoffzellen. Aber auch hier brauchen wir eine zweite Infrastruktur. Wir hören aus dem politischen Raum, dass man Wasserstoff im Pkw gar nicht so gern habe, weil die Politik gerne auf eine Infrastruktur fokussieren möchte, nicht auf zwei. Also ist die Elektromobilität vom Gesetzgeber vorgegeben und wird auch vom Gesetzgeber mit der Lade-Infrastruktur unterstützt. Wir sehen Wasserstoff auch, der ja jetzt in der Produktion sehr teuer und kostbar ist, vor allem in industriellen Anwendungen. Die Stahlindustrie, die Zementindustrie brauchen dringend eine Dekarbonisierung, und für diese Kernindustrien in Deutschland ist Wasserstoff in den nächsten Jahren ein ganz wichtiger Faktor.

(Zuruf)

Für den Schwerlastverkehr auch. Er ist auch dort eine Option, wo für den Wasserstoff Anwendungen möglich sind.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Die Frage des Kollegen Friedl habe ich auch so verstanden, dass er nach der Technologieoffenheit und nach mehreren Antriebstechnologien, nicht nur Elektromobilität gefragt hat. Das Henne-Ei-Problem hin oder her – aber der Gesetzgeber sitzt hier im Raum. Wir können die Rahmenbedingungen ja ändern, wenn Sie uns da andere Ideen mitbringen. Das wird marktwirtschaftlich auf der Straße im wahrsten Sinne des Wortes entschieden. – Jetzt hören wir Frau Lenz.

**Sve Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt):** Sie beziehen sich wahrscheinlich auf die kurze Anmerkung, die ich gemacht habe. Ist das korrekt?

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Ich habe Sie so verstanden, dass Sie sich zu Wort gemeldet haben.

**Sve Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt):** Okay. Ich wollte nur eine Anmerkung loswerden und darauf hinweisen, dass das Carsharing steht und fällt mit dem Geschäftsmodell. Vor wenigen Tagen haben wir gehört, dass Daimler und BMW dabei sind, ihre bestehende Kooperation beim Thema Carsharing, insbesondere Freefloating Carsharing, aufzugeben, weil dieses Geschäftsmodell zumindest im Moment nicht trägt.

Ich möchte an die Anmerkung von Frau Hurek zu Wien erinnern: Ich glaube, das Geschäftsmodell könnte tragen, wenn wir in den Städten und in deren Randbereichen Rahmenbedingungen hätten, die diesem Geschäftsmodell mehr Auftrieb geben und die die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen dadurch befördern.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Lenz. Ich erinnere noch einmal an die Frage des Kollegen Friedl nach den Antriebstechnologien, insbesondere Wasserstoff und anderen Technologien.

**Sve Kerstin Hurek (ACE Auto Club Europa):** Dazu, Herr Friedl, ganz kurz drei Zahlen. Es gibt derzeit in Deutschland zwei Modelle von Wasserstofffahrzeugen,

es gibt keine hundert Tankstellen und keine Tausend zugelassenen Wasserstofffahrzeuge. Wenn wir bei den Verbrennern eine solche Netzabdeckung hätten bzw. bei der Elektromobilität, könnten wir uns aber "von..." nennen. Zur CO<sub>2</sub>-Minderung ist sicherlich auch noch zu sagen, dass wir bei dem derzeitigen Mix von Wasserstoff bei der CO<sub>2</sub>-Minderung mithilfe von Wasserstoff nichts gewonnen haben, weil wir derzeit nur über grünen und blauen Wasserstoff verfügen. Vom blauen Wasserstoff sind wir noch ein bisschen entfernt. Ich glaube, das trägt zu der CO<sub>2</sub>-Minderung, die wir wollen, nicht bei. Das ist sicherlich mit ein Grund.

**Abg. Ursula Sowa (GRÜNE):** Liebe Anwesende! Mein Fokus liegt vor allem auf der Zukunft. Mich interessiert wirklich: Wie sieht die Zukunft aus? – So ist ja auch der Titel unserer heutigen Anhörung. Meine Frage richtet sich jetzt mehr an die Zukunftsforscher – Sie haben ja diese Future Solutions – und an Frau Lenz. Die Stadt München plant ein interessantes Projekt: Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie kam sie zu dem Ergebnis, in den nächsten Jahren eine Internationale Bauausstellung zu beginnen. Das ist dann ein zehn Jahre dauernder Prozess mit dem Titel "Räume der Mobilität". Das ist eine ganz interessante Geschichte, weil man in diesen zehn Jahren futuristische Lösungen praxisnah zeigen kann. Da wird dann Geld in die Hand genommen, und man kann großflächig Ideen der Zukunft baulich umsetzen. Meine Frage wäre an Sie beide, wie Sie so etwas einschätzen und wie Sie aus Ihrem Zukunftsprogramm, mit dem Sie sich ja beschäftigen, Anregungen geben können. Kurzum, was würden Sie empfehlen, wenn man Sie fragen würde, was Sie von Ihren Ideen, Visionen realisiert haben wollen?

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Kollegin Sowa. Als Erstes ging die Frage an Herrn Lenninger, dann an Frau Lenz.

**SV Ralf Lenninger (Continental):** Sehr klar: Unser Ziel ist, die Freiheit des Menschen durch Mobilität zu gewährleisten. Die Mobilität muss aber gesellschaftlich kompatibel sein, nämlich emissionsfrei. Der Mainstream der Technologie ist jetzt der Weg der Elektromobilität, den wir eingeschlagen haben; ich denke, das sollte man im Moment konsequent weiterführen, anstatt sich immer wieder von dem Weg abbringen zu lassen. Deswegen halten wir daran fest. Wir glauben durchaus, dass es eine Option gibt, Wasserstoff auch einzusetzen, und zwar für lange Strecken, hauptsächlich für Lkw. Deswegen ist die Weiterentwicklung der Technologie sinnvoll. Ich darf übrigens ergänzen: In Deutschland sind 386 Wasserstoffautos zugelassen. Der Markt nimmt sie also nicht so richtig gut auf.

Das zweite Thema, das wir nicht vernachlässigen dürfen, ist das Leben der Menschen, ein sicherer, unfallfreier, nicht Menschen verletzender Verkehr. Er ist gefährdet durch Verunfallung von Autos. Wir hatten 8.000 Verkehrstote pro Jahr; jetzt sind wir bei 3.000. Wir sind der Meinung: Durch Technologien, die wir jetzt in die Autos bringen, soll es eigentlich im Straßenverkehr Unfälle und verletzte Menschen nicht mehr geben.

Das dritte Element ist ein Ecosystem, das wir bei allen Mobilitätsalternativen in die eben diskutierte Plattform reinbringen, um aus der Vielfalt der Möglichkeiten dem Menschen immer die optimale Mobilität, gemessen an dem Mobilitätsanspruch, den er im Jetzt und Hier hat, zu gewährleisten. Beim dritten Thema, einem gesamtgesellschaftlichen Thema, müssen alle zusammenarbeiten. Sowohl die Politik – die Gesetze müssen geschaffen werden, die entsprechenden Produkte müssen gemacht werden – wie auch die Unternehmen müssen sich hier zusammenschließen. Da ist der große Appell: Für dieses dritte Thema brauchen wir eine Steuerung, weil ich nicht glaube, dass zufällig alle Einzelteile miteinander funktionieren. – Aber in

Summe sehe ich eine gute Mobilitätszukunft; sie ist unfallfrei, sie ist sauber, und der Mensch behält seine Freiheit.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Lenninger. Ich dachte, Sie haben auch die Lösung schon für uns parat. Das wäre schön gewesen, aber daran müssen wir noch gemeinsam arbeiten.

**SV Ralf Lenninger (Continental):** Darf ich das noch ergänzen? –

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Bitte, ja.

**SV Ralf Lenninger (Continental):** Danke sehr. – Die technologischen Lösungen haben wir eigentlich für unfallfreie Autos, die ganzen Systeme kennen Sie aus der Presse. Elektromobilität haben wir ebenfalls. Es ist eine Frage der Exekution, des Käuferverhaltens, dass der Käufer sich heute eher für ein Elektroauto entscheidet als für einen Verbrenner – das ist das Eine. Zum Zweiten muss der Käufer bereit sein, auch die Mehrkosten für die Sicherheitssysteme zu investieren.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Lenninger. – Also, ich habe meinen Beitrag geleistet: ich habe ein bayerisches Elektroauto bestellt. – Als Nächste Frau Lenz.

**SV Ralf Lenninger (Continental):** Sehr gut.

**Sve Prof. Dr. rer. nat. Barbara Lenz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt):** Ich kann die letzten Worte von Herrn Lenninger nur unterstützen. Wir haben kein Technologieproblem, sondern wir haben ein Umsetzungsproblem. Dieses Umsetzungsproblem – ich hatte vorhin schon darauf hingewiesen – ist gerade in den Städten ein ganzheitliches Konzept. Das, was die Fragestellerin beschrieben hat, ist die Frage: Macht es Sinn, in Quartieren neue Dinge auszuprobieren? – Ja, das macht total viel Sinn, weil ein Quartier auch eine räumliche Einheit ist. Da gibt es unterschiedliche Menschen, unterschiedliche Funktionen, da kann ich Neues ausprobieren. Aber Sie müssen bei der Frage nach der Mobilität der Zukunft zwei Dinge unterscheiden: Zum einen die Frage, ob es ganz neue Konzepte gibt, und zum anderen die Frage, wie wir das, was wir haben, möglichst schnell und treibhausgasarm umsetzen können und in die Fläche kriegen. An dieser Stelle ist die Politik gefragt, um die Rahmenbedingungen zu setzen, die den Rollout in die Fläche möglich machen. Dabei dürfen wir nicht nur auf das Thema Treibhausgase schauen, sondern müssen auch Fragen beantworten, wie sich der öffentliche Raum entwickelt, welche Optionen in Zukunft zur Verfügung stehen, wie sich Städte und Siedlungsräume hinsichtlich ihrer Struktur entwickeln und erlauben oder erfordern so Mobilität. – Das sind diese zwei unterschiedlichen Richtungen, und ich finde es nicht gut, wenn wir sie vermischen. Denn bei der Verkehrswende – man kann das auch Mobilitätswende nennen oder auch ganz anders – handelt es sich um die Aufgabe, das, was wir haben, endlich in die Fläche zu bringen. Dann haben wir schon eine ganz neue Mobilität der Zukunft. Das, was darüber hinaus denkbar ist, ist dann nochmal ein extra Schritt.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Lenz. Als nächsten habe ich den Kollegen Schmid.

**Abg. Josef Schmid (CSU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Ich habe eine Frage an Herrn Kreipl vom ADAC, die an seine Bemerkung im Eingangsstatement anschließt, der Großraum München habe das besondere Problem, dass es täglich 400.000 Einpendler und rund 200.000 Auspendler gibt. Mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke bekommt der Großraum München ein schienengebundenes Verkehrssystem, dessen Betriebssystem sich vor allem durch Shuttle-Züge auszeichnet. Insofern stellt sich die Frage, ob es irgendwelche Berechnungen,

Untersuchungen des ADAC gibt oder ob Sie solche von anderen kennen, die dann auch mal sagen, wie sich diese Zahlen dann verändern werden bzw. ob sich die Ein- und Auspendler vom Auto auf die Schiene bewegen.

Die zweite Frage geht an Frau Hurek. Sie haben vorhin bei der Thematik Citymaut auf einen Zusammenhang hingewiesen und gesagt, wenn eine Citymaut käme, würde das unter Umständen zu Verlagerungen hin zu Einkaufszentren auf der grünen Wiese führen. Als Kommunalpolitiker glaubt man feststellen zu können, wenn nicht auch frühere Untersuchungen dazu da waren – ich frage Sie, ob Sie dazu etwas sagen können, eventuell auch zu neuen Untersuchungen und Überlegungen –, dass es einen Zusammenhang zwischen Erreichbarkeit der Innenstädte und der Struktur des Einzelhandels gibt. Wenn also Innenstädte mit dem Kfz weniger gut erreichbar sind, dann ändert sich die Struktur des Einzelhandels von inhabergeführten, eher im mittleren und höheren Preissegment angesiedelten Geschäften, Boutiquen hin zu den – ich sage jetzt einmal so: – Allerweltsketten, die man in jeder Großstadt der Welt vorfindet und die nicht mehr den Charme einer besonderen Innenstadt bzw. in diesem Fall der bayerischen Landeshauptstadt ausmachen. Gibt es da aus Ihrer Sicht neuere Überlegungen oder Untersuchungen, die das bestätigen, oder ist das heutzutage wegen des Online-Handels oder im Zusammenhang mit der Praxis, etwas zu bestellen, das man sich dann liefern lassen kann, eh alles ganz anders?

**SV Alexander Kreipl (ADAC Südbayern e. V.):** Vielen Dank, Herr Schmid. Die Zahlen und Berechnungen sind mir nicht bekannt. Wir haben auch selber keine angestellt. Als die Planung für die zweite Stammstrecke gemacht wurde, gab es sicher Abschätzungen, wie es sich entwickeln wird. Aber ich würde die Zahlen, wenn es sie denn gibt, aufgrund der Zeitspanne, in der wir über den zweiten Stammstreckentunnel bis zu seiner Fertigstellung diskutieren, infrage stellen. Ich glaube, wir können froh sein, wenn der zweite Tunnel dazu beiträgt, das System zu stabilisieren, und das Wachstum, das wir ja in München haben, soweit mit abfängt, dass wir keine noch größere Belastung im System haben. Ich möchte auch dafür plädieren, dass der zweite Tunnel nicht als Einzelmaßnahme stehen bleibt, sozusagen als Feigenblatt "wir tun ja was", sondern er kann nur der Beginn einer ganz massiven Offensive sein, die wir in München brauchen, um das ganze Verkehrsgeschehen, das Mobilitätsgeschehen auf ein besseres Gleis setzen zu können. Da darf es nicht bei dem Tunnel bleiben, sondern wir müssen noch wesentlich weitergehen und noch mehr Maßnahmen umsetzen, um dem Tunnel, der dann wirklich das S-Bahn-System stabilisieren wird, die richtige Bedeutung zu verleihen.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Das wäre vielleicht mal eine Gelegenheit für ein zusätzliches Expertengespräch; das würde den Rahmen heute sonst sprengen. – Dann bitte Frau Hurek.

**Sve Kerstin Hurek (ACE Auto Club Europa):** Herr Schmid, ich muss Sie leider enttäuschen. Studien zu dieser Frage sind mir nicht bekannt. Ich weiß es, ehrlich gestanden, auch nicht. Vielleicht spielen Sie auf die Kaufingerstraße hier in München an. Ich habe die Diskussion mit Interesse verfolgt, weil ich auch mal in einer Stadt gelebt habe. Ich kann es Ihnen nicht sagen. Ich kann vielleicht aus Berlin berichten: Da wurde die Friedrichstraße im Rahmen des Mobilitätsgesetzes für insgesamt fünf Monate auf einer bestimmten Achse der Friedrichstraße gesperrt und für Radfahrverkehr und Fußgängerverkehr geöffnet. Das heißt, Sie können mit dem Auto da nicht mehr lang fahren. Da gab es einen großen Aufschrei seitens des Handels in der Friedrichstraße. Die ersten Monate haben aber ergeben, dass das dort nicht dazu geführt hat, dass die Mindereinnahmen zu verzeichnen haben. Aber Studien sind mir dazu leider nicht bekannt.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Hurek. Als Nächsten habe ich Kollegen Eibl.

**Abg. Manfred Eibl (FREIE WÄHLER):** Herr Vorsitzender, verehrte Kolleginnen und Kollegen, verehrte Gäste! Das Thema Kaufprämien für Elektrofahrzeuge oder Plug-in-Hybrids ist sehr in der Diskussion. Ich frage die Herren Pape und Rampp, nachdem ein Berliner Politiker ganz offen von staatlich subventioniertem Klimabetrug gesprochen hat, weil die geförderten Plug-In-Hybride kaum elektrisch gefahren werden. Muss die Politik nach Ihrer Auffassung nachbessern oder liegt dieser Kollege in Berlin falsch?

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Wir können ihn auch gerne benennen; es war ja schließlich ein Zitat.

**Abg. Manfred Eibl (FREIE WÄHLER):** Der GRÜNEN-Politiker Cem Özdemir.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Herr Rampp, Herr Pape – A wie Audi, dann B wie BMW.

**SV Dr. Brian Rampp (Audi AG):** Der Plug-In-Hybrid ist eine ganz wichtige Überbrückungstechnologie, und wir werden ihn definitiv auch in den nächsten zehn Jahren sehr brauchen. Er dient dazu, Kunden an die Elektromobilität zu gewöhnen und ihnen die Vorteile beizubringen. Der Plug-In-Hybrid ist deshalb wichtig, weil wir so, auch ohne Batteriezellen zu haben, trotzdem elektrisch fahren können. Im Durchschnitt ist eine Fahrtstrecke etwa 40 Kilometer lang; mit 50 oder 60 Kilometern kann man also schon einiges erreichen. – Zum Thema "Ladekabel drin liegen lassen": Das hat ja auch etwas mit der Infrastruktur zu tun. Wenn Kunden einen Plug-In-Hybrid kaufen und aufgrund der Eigentümerversammlung zuhause keine Ladebox in die Garage bauen dürfen, haben sie ein Problem mit dem Laden. Da ist wirklich viel passiert; dafür danken wir auch sehr. Aber ich will nur sagen: Die Nutzung der Plug-In-Hybride hängt auch und gerade mit der Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten zusammen. Wir sind sehr zuversichtlich, dass der elektrische Anteil bei Plug-In-Hybrid in den nächsten Jahren parallel zur Ladeinfrastruktur steigen wird. Und wir haben nächstes Jahr auch ein elektrisches Monitoring der elektrischen Fahrleistung. Da wird auch noch ein Anreiz seitens der OEM geschaffen, um die Kunden zum elektrischen Laden zu veranlassen.

**SV Rüdiger Pape (BMW Group):** Die Lade-Infrastruktur wurde schon angesprochen; das ist wichtig und richtig. Vielleicht noch als Ergänzung von meiner Seite: In den BMWs haben wir jetzt die E-drive-sounds eingerichtet. Das heißt: Wenn ein BMW hier in München in die Umweltzone einfährt, schaltet das Auto automatisch auf den elektrischen Antrieb um. Wir sehen auch in den Kundendaten, dass 80 % der Fahrten unserer Kunden dafür geeignet sind, um mit der Reichweite des Plug-In-Hybrid gefahren zu werden. Deswegen fände ich es jetzt schwierig, sie grundsätzlich zu verteufeln, nur weil der Nutzer teilweise nicht lädt, weil er vielleicht nicht kann oder nicht möchte. Wir sind das Thema intern angegangen; wir setzen gerade ein Programm auf, um quasi die Plug-In-Hybride in der Firmenflotte artgerecht zu halten und regelmäßig zu laden. Wir haben ein Programm aufgesetzt, um Ziele zu definieren, wie viele Wege mit den Plug-In-Hybriden elektrisch gefahren werden müssen. Da muss man einfach Anreize und ein Bewusstsein schaffen und den Kunden da ein bisschen an die Hand nehmen.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Ein Nachtrag von Herrn Rampp?

**SV Dr. Brian Rampp (Audi AG):** Danke, dass ich noch etwas ergänzen darf: Wir arbeiten natürlich an der Erhöhung der Reichweiten. Wir wollen mit Plug-In-Hybride

den auf jeden Fall jenseits der 50 Kilometer kommen in Richtung 80 km/h. Wir haben da eine Aufgabe, und daran arbeiten wir auch.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Rampp. – Sie wundern sich vielleicht darüber, dass ich immer die Namen explizit dazu sage. Das ist wirklich auch eine Hilfestellung für unser Protokoll-Team, damit alles richtig zugeordnet werden kann. Ich habe jetzt mich selbst noch auf der Rednerliste.

Aus meiner Sicht haben wir über das Stichwort Autonomes Fahren noch zu wenig gesprochen. Wie sieht es damit aus? Vielleicht frage ich Frau Risom und Herrn Margreiter. Machen wir auf der Bundes- oder Landesebene als Gesetzgeber generell unsere Hausaufgaben? Wie können wir das Thema Autonomes Fahren voranbringen? – Ich sehe da eine große Chance für den ländlichen Raum. Was müsste man da vielleicht noch tun, welche Voraussetzungen müssten wir dafür noch schaffen?

**Sve Dr. Kathrin Risom (SIXT):** Zu dem Thema kann ich ehrlich gesagt nicht so viel sagen. Autonomes Fahren ist nicht mein Spezialgebiet. Aus unserer Sicht muss hier sicherlich der Bereich Versicherung und Haftung geklärt werden. Wir bekommen ja im Zweifel mal Fahrzeuge, die autonom fahren. Für uns ist dann die Frage: Wer haftet – der Kunde selbst, der in dem Auto, sitzt aber nicht mehr fährt, der jeweilige OEM, von dem wir das Fahrzeug bekommen haben, oder wir als SIXT? Das ist eine grundsätzliche Frage für uns. Ansonsten sind wir beim autonomen Fahren eher auf die OEMs angewiesen und auf das, was von dort geliefert wird. Das ist von daher nicht unser Kerngebiet.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Frau Risom. Ich glaube, der Hinweis auf das Thema Versicherung ist wichtig. Das müssen wir irgendwie gesetzgeberisch lösen.

**SV Martin Margreiter (TU München):** Zu den rechtlichen Randbedingungen kann ich gar nicht so viel sagen. Ich sage eher etwas zu den technologischen Randbedingungen und zu dem, wie es real funktioniert. Wir haben inzwischen vor allem in Bayern zusammen mit Kommunen und dem Freistaat Bayern sehr viele Testgebiete ausgewiesen, auf denen wir nicht nur bezüglich der Infrastruktur, sondern auch im Hinblick auf die Fahrzeuge autonomes Fahren auf die Straße bringen, zumindest wissenschaftlich untersuchen und in kleinen bis hin zu mittelgroßen Versuchen auch testen, um die Technologie, die Wirkung auf den Verkehr und die gesellschaftliche Akzeptanz zu evaluieren. Das läuft aus meiner Sicht schon sehr gut. Zu den rechtlichen Randbedingungen traue ich mir keine Aussage zu. Aber nach dem, was ich höre, kann man zumindest Versuche fahren. Wir tun das aus der Forschungssicht sehr aktiv; aus Forschungssicht ist das im Moment, glaube ich, gut.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Margreiter. Gibt es noch Anmerkungen? – Herr Rampp.

**SV Dr. Brian Rampp (Audi AG):** Das autonome Fahren wird weiterentwickelt und wird in bestimmten Segmenten kommen. Wir als Volkswagen AG sehen ein Anwendungsfeld in Städten mit autonom fahrenden Kleinbussen. Daran arbeitet auch MOIA. Dort kann man was machen, und dort wird auch daran gearbeitet. Aber wir müssen das evolutiv entwickeln, müssen uns über die verschiedenen Automatisierungsschritte hocharbeiten. Der Gesetzgeber in Berlin hat zum Testen und zum Inverkehrbringen von automatisierten Fahrzeugen schon ein wichtiges Gesetz geschaffen. Dieses Gesetz ist weltweit führend; das begrüßen wir außerordentlich. Der Gesetzgeber in Berlin überlegt jetzt, den nächsten Schritt zu tun und dieses Gesetz in Richtung des autonomen Fahrens weiterzuentwickeln. Auch hier ist das

genau der richtige Schritt. Deutschland muss hier führend sein, und wenn der Gesetzgeber das so begleitet, ist das äußerst positiv. – Danke.

**Vorsitzender Sebastian Körber (FDP):** Vielen Dank, Herr Rampp. – Ich sehe soweit keine weiteren Wortmeldungen mehr und bedanke mich bei Ihnen, Frau Hurek, Frau Lenz, Frau Risom und Herr Kreipl, Herr Lenninger, Herr Margreiter, Herr Pape und Herr Rampp ganz herzlich dafür, dass Sie uns heute hier inspiriert und in den Themen weitergebracht haben. Ich glaube, die Zukunft der Mobilität im Individualverkehr konnten wir noch nicht abschließend klären, aber dazu streiten wir hier im Parlament um die besten Lösungsansätze. Wir befassen uns schließlich nicht nur mit einem Verkehrsträger, sondern haben am 2. Februar 2021 eine weitere Anhörung zum Thema Radverkehr, um so auch den nächsten Verkehrsträger zu berücksichtigen. Ich glaube, das waren für uns wertvolle Hinweise und Ideen, wo wir ansetzen können; auf den einen oder anderen kommen wir sicherlich bilateral zu, wenn wir Nachfragen haben. Ganz herzlichen Dank dafür, dass die Anhörung heute so diszipliniert verlaufen ist. Ich darf uns 13 Minuten Zeit schenken und die Anhörung beenden. Vielen Dank und noch einen schönen Tag

(Schluss: 16:47 Uhr)



ACE Auto Club Europa e.V. | Märkisches Ufer 28 | 10179 Berlin

Per email an das Ausschussbüro Wohnen, Bau und Verkehr  
[buero-bauausschuss@bayern-landtag.de](mailto:buero-bauausschuss@bayern-landtag.de)  
Herrn Vorsitzenden  
Sebastian Körber  
Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr  
Maximilianeum  
Max-Planck-Str. 1  
81675 München

ACE Auto Club Europa e.V.

Stab Verkehrspolitik  
Kerstin Hurek

Märkisches Ufer 28  
10179 Berlin

Telefon: 030 / 27 87 25-14  
Telefax: 030 / 27 87 25-5  
E-Mail: [kerstin.hurek@ace.de](mailto:kerstin.hurek@ace.de)  
Internet: [www.ace.de](http://www.ace.de)

09. Oktober 2020

## Stellungnahme des ACE Auto Club Europa

### „Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs“

Das Thema „Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs“ ist eng verknüpft mit den Fragestellungen rund um die Zukunft der Mobilität und damit der Verkehrswende. Die Szenerie in der Stadt und weitaus mehr auf dem Land wird durch den motorisierten Individualverkehr bestimmt.

Während die Verkehrspolitik der vergangenen 60 Jahre auf das Auto fokussiert war, hat man sich zwar in den Innenstädten vom Leitbild der autogerechten Stadt der 70er-Jahre verabschiedet. Dennoch stehen die Städte fast vor dem Kollaps. Der Individualverkehr kommt an seine Grenzen. Die Einwohnerzahlen, die Pendlerströme aus dem Umland und der Lieferverkehr wachsen und die Konkurrenz um den begrenzten Platz wird größer. Die Akzeptanz dafür, dass parkende Autos den ohnehin knappen Straßenraum blockieren, nimmt ab. Sie werden durchschnittlich eine Stunde am Tag bewegt und ruhen täglich 23 Stunden auf Flächen, die anders genutzt wesentlich zur Steigerung der Lebensqualität in Städten beitragen bzw. Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen zur Verfügung stehen könnten.

Platz im Straßenraum ist ein knappes Gut und vor allem begrenzt – dies gilt im bebauten Umfeld und außerorts gleichermaßen. Gleichzeitig sind mehr Pkw auf den Straßen unterwegs, die fast leer unterwegs sind. Die durchschnittliche Besetzung eines Pkw liegt – ohne Corona-Effekt – im Berufsverkehr bei 1,2 Personen und im Mittel über alle Fahrtzwecke bei 1,5 Personen. Die Pkw-Zulassungszahlen erreichen jedes Jahr einen weiteren Höchststand. Kamen in Deutschland im Jahr 2000 noch 532 Pkw auf 1.000 Einwohner, waren es am 1.1.2020 bereits 57.414.

Insgesamt sind in Deutschland mehr als 47 Mio. Pkw zugelassen. Nach Empfehlungen der NPM (Nationale Plattform Zukunft der Mobilität) sollten bis 2030 7 bis 10,5

Seite 1 von 8

ACE Auto Club Europa e.V.  
Schmidener Str. 227  
70374 Stuttgart (Bad Cannstatt)

Rechtsform und Sitz: eingetragener Verein, Stuttgart  
Zuständiges Vereinsregister: Amtsgericht Stuttgart | VR 1733  
Umsatzsteuer-ID-Nummer: DE 147801934  
Vorstand: Stefan Heimlich, Karlheinz Stockfisch

Bankverbindung:  
HSH Nordbank AG, Hamburg  
IBAN: DE9521 0500 0010 0135 9411  
BIC/SWIFT: HSHNDEHH



Millionen E-Fahrzeuge im Bestand angestrebt werden. Prognosen gehen davon aus, dass der Gesamt-Pkw-Bestand im Jahr 2030 nur marginal anders sein wird als heute. Somit wären noch mehr als 30 Mio. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf deutschen Straßen unterwegs. Ein Teil der Fahrzeuge ist bereits heute im Bestand, denn die Fahrzeuge verbleiben im Schnitt etwa 9,6 Jahre auf dem hiesigen Markt.

In den ländlichen Regionen und teilweise in den suburbanen Räumen ist das Auto Verkehrsträger Nummer eins. Dort ist die Versorgung mit öffentlichen Mobilitätsdienstleistungen in der Regel deutlich schlechter als in den Städten. Hier fahren Busse und Bahnen selten und die Vielzahl neuer Mobilitätsangebote, die es in den größeren Städten gibt, ist nicht vorhanden. Das macht das eigene Auto für viele Menschen unverzichtbar. Gerade hier stellt die Mobilität eine der großen Herausforderungen der Zukunft dar.

Im Rahmen der Pendlermobilität zwischen den suburbanen Gebieten und Städten sowie bei den Verbindungen zwischen kleineren und mittleren Städten muss der ÖV künftig eine attraktive Alternative zur motorisierten Individualmobilität darstellen. Für die gesellschaftliche Teilhabe, das Ausleben der persönlichen Freiheit und die Identifikation mit der Kommune und der Region ist die Möglichkeit schnell, kostengünstig, umweltschonend und sicher den Arbeitsplatz, die Schule, den Ausbildungsplatz aber auch den Bäcker oder anderes zu erreichen eine grundlegende Voraussetzung. Es gibt nicht die eine ländliche oder suburbane Regionen. Daher erfordert jede Wirtschafts- und Raumstruktur jeweils lokal angepasste Angebote und maßgeschneiderte Lösungen.

Das Mobilitätssystem der Zukunft sollte daher sowohl in den Städten als auch auf dem Land eine bezahlbare, sichere und flexible Mobilität gewährleisten und dabei die jeweils ressourceneffizienteste und umweltfreundlichste Lösung voranstellen.

Es geht nicht darum, Pkw-Besitz und -Nutzung zu verurteilen. Es steht völlig außer Frage, dass es eine Vielzahl an Situationen gibt, in denen die Nutzung des Autos aus den unterschiedlichsten Gründen alternativlos ist. Vor allem in den ländlichen Regionen ist das Auto noch oft unverzichtbar. Wozu der ACE ermutigen will, ist der bewusstere Umgang mit dem Auto, der Blick auf mögliche Alternativen. Denn von der gesteigerten Nutzung dieser Alternativen profitieren am Ende alle Verkehrsteilnehmer\*innen, auch diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind. Durch das geringere Verkehrsaufkommen können sie entspannter und sicherer mit weniger Staus und Behinderungen an ihr Ziel kommen. Dann hat der motorisierte Individualverkehr eine Zukunft.



## Allgemeines zur Zukunft des motorisierten Individualverkehrs

Es geht längst nicht mehr um die Frage, ob es eine Verkehrswende geben sollte oder nicht. Die Verkehrswende ist, bedingt durch die steigenden Anforderungen an Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Lebensqualität sowie den international geführten Wettbewerb um die effizientesten und innovativsten Mobilitätslösungen, längst im Gange.

Hinzu kommt der Flächenmangel in den Städten. Die Konkurrenz um den öffentlichen Raum, sei es um Parkplätze, Grünflächen, Straßen oder Wohnraum nimmt in Zukunft zu. Unsere Städte sind nicht auf die Massen von Fahrzeugen ausgelegt. Radwege reichen nicht aus, sind nicht vorhanden oder zugeparkt, Lieferfahrzeuge blockieren aus Platzmangel Fahrbahn, Fuß- und Radwege. Autofahrer\*innen verursachen Verkehr auf der Suche nach einem Parkplatz.

Weltweit sind Städte aus diversen Gründen als Wohnort attraktiv. Bis 2050 werden 70 % der Weltbevölkerung in Städten leben. Das verdeutlicht, dass die Städte gezwungen sind über nachhaltige Verkehrskonzepte nicht nur nachzudenken, sondern diese schnellstmöglich anzugehen und umzusetzen. Allerdings lassen sich erfolgreiche Konzepte nicht einfach kopieren. Was in Kopenhagen beim Radverkehr funktioniert, muss noch lange nicht in München funktionieren. Die erfolgreiche Einführung einer City Maut in London oder Bergen (Norwegen) muss für Berlin nicht automatisch auch die richtige Lösung sein. Die Rahmenbedingungen sind überall unterschiedliche und erfordern individuelle, nachhaltige Lösungsansätze.

Ziel muss es sein, dass alle Menschen von der Verkehrswende profitieren. Auch das Autofahren muss durch die Verkehrswende komfortabler und sicherer werden.

## Was macht die Verkehrswende erforderlich?

Deutschland bekennt sich zu seiner Verantwortung und ist bindende internationale Verpflichtungen eingegangen: Die gesamten Treibhausgasemissionen sollen bis 2030 um

55 % gegenüber 1990 reduziert werden. Besonderer Handlungsbedarf besteht im Verkehrssektor. Hier konnten die CO<sub>2</sub>-Emissionen unter anderem aufgrund der massiven Zunahme des Mobilitäts- und Transportaufkommens trotz des erheblichen technischen Fortschritts in den letzten Jahren nicht gesenkt werden. Im Bundes-Klimaschutzgesetz sind nun für alle Bereiche die CO<sub>2</sub>-Sparziele definiert: Der Verkehr muss 40-42 % der Emissionen einsparen. Der motorisierte Individualverkehr nimmt aufgrund des hohen Einsparpotenzials bei CO<sub>2</sub>-Emissionen eine besondere Rolle ein.



Um das Klimaschutzziel zu erreichen, braucht es eine Energie- sowie Verkehrs- und Antriebswende. Das wird nicht ohne gravierende Veränderungen für den motorisierten Individualverkehr gehen.

Die deutsche Automobilindustrie befindet sich mitten in einem Innovationswettbewerb, der von neuen internationalen Wettbewerbern gestaltet wird, deren Schnelligkeit und Innovationskraft deutlich höher ist. China ist bereits Leitmarkt für Elektromobilität. Wenn wir die deutsche Wettbewerbsfähigkeit erhalten wollen, dann muss die Transformation der deutschen Automobilindustrie angegangen werden.

Zu alledem verkünden Regierungen weltweit konkrete Termine, ab denen Autos mit fossilen Antriebstechnologien nicht mehr zugelassen werden sollen. Damit werden der deutschen Automobilindustrie Absatzmärkte für ihr derzeit wichtigstes Produkt verloren gehen. Auch ohne die notwendige Dekarbonisierung des Verkehrssektors ist eine zeitnahe Transformation der deutschen Automobilindustrie notwendig, um deren Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.

Die Digitalisierung wird für den motorisierten Individualverkehr auch im Bereich der Verkehrssicherheit Fortschritte bringen. Gleichzeitig ist sie hochkomplex: Durch autonome Fahrzeuge, die sich untereinander vernetzen und mit der Infrastruktur kommunizieren können. Durch modernste Sensorik und Künstliche Intelligenz (KI) können diese vorausschauend das Verhalten der Verkehrsteilnehmer erkennen.

Die Digitalisierung bringt zudem neue Mobilitätsdienstleistungen, die zur Entlastung der Innenstädte und Pendlerstrecken und zur Reduzierung von Feinstaub und CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen. Sie können eine Ergänzung zur bedarfsgerechten individuellen Mobilität sein.

Damit steigen gleichzeitig auch die Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Zusätzliche Verbesserungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind daher notwendig. Neues Verhalten im Straßenverkehr muss erlernt werden. Somit müssen Verkehrswende und Verkehrssicherheit Hand in Hand gehen. Oberste Maxime des politischen Handelns ist die Vision Zero.

Luftschadstoffe und Lärmemissionen zählen zu den Hauptproblemen im Straßenverkehr und beeinflussen die Lebensqualität. Den emissionsfreien Alternativen, wie beispielsweise Fahrrädern, fehlt hingegen der Platz. Die Umnutzung der heute durch Pkw blockierten Flächen, beispielsweise als Grünanlage oder Fahrradweg, sowie die Reduzierung von Verkehr werden zur Vermeidung von Lärm- und Luftbelastungen und damit zu einem starken Zuwachs an Lebensqualität in Städten führen

Kurzum: Ohne eine intelligente und vorausschauende Planung und Entwicklung führt mehr Mobilität zu mehr Verkehr. Die negativen Folgen dieser Entwicklung sind unter



anderem Flächenverbrauch, Stau, Lärm, globale Erwärmung durch Klimagase, gesundheitsschädliche Stickoxide oder Unfälle, die die Volkswirtschaft zunehmend belasten.

### Der Pkw als Statussymbol

In Deutschland hat der Pkw einen hohen Stellenwert. Das Auto ist in Deutschland für viele Menschen nicht nur ein Fortbewegungsmittel, sondern es hat etwas mit ihrer nationalen Identität zu tun. Das in Deutschland produzierte Auto steht sinnbildlich für Zuverlässigkeit und Qualität, für Ingenieurskunst und technische Perfektion, für Exportstärke und Wirtschaftsmacht.

Trotz Klimakrise hält aber die Nachfrage nach verbrauchsstarken und immer höher motorisierten Pkw in Deutschland an, auch weil große Autos – gerade im beruflichen Zusammenhang – noch immer als Statussymbol gelten. Das Segment der oftmals spritschluckenden SUVs und Geländewagen auf Deutschlands Straßen hat zum 1. Januar 2020 eine Steigerungsrate von plus 19,8% (SUVs) bzw. plus 8,1% (Geländewagen) verzeichnet.<sup>1</sup> Auch die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der neu zugelassenen Pkw in Deutschland steigen seit 2016 wieder an.

Welchen Stellenwert das Auto für den Einzelnen hat, ist häufig abhängig davon, wo jemand lebt, wie seine Mobilitätsbedürfnisse aussehen, wie gut die Verkehrsinfrastruktur vor Ort ist, wie das Mobilitätsverhalten sozialisiert wurde, ob es allein um das „Fortkommen“, oder aber um das „Autofahren“ (als Statussymbol und als Gefühl von Freiheit) geht.

Laut MiD 2017<sup>2</sup> ist die Alltagsmobilität insbesondere in den jüngeren Generationen nicht mehr ganz so eindeutig vom Auto geprägt. So verringert sich der Anteil des Pkw-Führerscheinbesitzes vor allem in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen. In den weiteren Altersgruppen unter 50 Jahren geht der Führerscheinbesitz in geringem Umfang ebenfalls zurück. Unter den 50- bis 60-Jährigen bleibt er stabil. Bei den Senior\*innen überschreitet er dagegen inzwischen die 80%-Marke. Vor allem außerhalb der Städte bleibt das Auto, insbesondere beim Blick auf die Kilometerleistung, mit großem Abstand Verkehrsträger Nummer eins.

<sup>1</sup> Der Anteil an Elektro-Pkw stieg im Vergleich zum Vorjahresstichtag von 0,2% (83.175) auf 0,3% (136.617). Die Anzahl an Plug-in-Hybridfahrzeugen wuchs von 66.997 auf 102.175 (+52,5%) an. Ihr Anteil verdoppelte sich auf 0,2%.

<sup>2</sup> Mobilität in Deutschland (MiD) ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Sie wurde bereits in den Jahren 2002 und 2008 erhoben. Die aktuelle Studie wurde 2017 durchgeführt. Ähnliche Umfragen fanden bereits 1976, 1982 und 1989 unter dem Namen "KONTIV" (Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten) statt.



### Der motorisierte Individualverkehr hat dann eine Zukunft, wenn

- ein gesamtgesellschaftlicher Mentalitätswandel stattgefunden hat, der bewirkt, dass das eigene Auto als Statussymbol ausgedient hat und die Menschen sich täglich und bewusster für bzw. gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel entscheiden;
- es gelungen ist, dass Menschen ihren Pkw-Besitz an ihren tatsächlichen persönlichen Bedarf angepasst haben – dazu gehört die Anzahl der Autos im Haushalt und auch die Größe, Schwere und Leistung dieser;
- deutlich weniger Autos auf den Straßen unterwegs sind;
- bei den vorhandenen Pkw solche mit alternativen Antrieben die Straßen dominieren;
- Automobilhersteller das CO<sub>2</sub>-Flottenziel einhalten;
- die Kfz-Steuer reformiert, umgesetzt und nur saubere Antriebe gefördert werden;
- das Problem der durch Verbrennungsmotoren verursachten zu hohen Stickstoffdioxid-Belastung (NO<sub>x</sub>) in Großstädten und die damit einhergehenden Konsequenzen von Fahrverboten, Gesundheits- und Umweltbelastungen beseitigt sind;
- der Platz in der Stadt nicht mehr autogerecht, sondern zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und mehr Lebensqualität für Alle umverteilt worden ist;
- der Umstieg hin zum ÖPNV eine attraktive Alternative zum eigenen Auto geworden ist;
- die Nutzung des Fahrrades eine attraktive, sichere Alternative zum eigenen Auto geworden ist,
- die strukturelle Verzahnung der Mobilitätsangebote zwischen dem ländlichen Raum und Städten erfolgt ist.

### Parkraummanagement

Ein geeignetes und nachhaltiges Instrument, um der aufgezeigten Situation entgegen zu wirken, ist nach Ansicht des ACE das Parkraummanagement. Aktuell ist die Nutzung von Parkraum in deutschen Innenstädten – verglichen mit anderen europäischen Städten – sehr günstig und auch die Kosten für das Anwohnerparken sind im internationalen Vergleich niedrig. Eine angemessene Bepreisung von Parkraum ist daher ein konsequenter Schritt, um Pkw-Parkflächen zu reduzieren und die blockierten Innenstädte zu räumen.

Verteuerter Parkraum führt dann dazu, dass die Menschen mit anderen Verkehrsmitteln in die Innenstädte fahren. Diese Verkehrsmittel-Alternativen müssen allerdings zuerst deutlich ausgebaut werden. Daher ist der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs



insbesondere in Gebieten, in denen Parkraumbewirtschaftung geplant ist, zwingend erforderlich. Parkraummanagement kann dann Anreize für eine andere Verkehrsmittelwahl setzen. Mit den Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung müssen die Städte den öffentlichen Verkehr weiter fördern, die Digitalisierung voranbringen und die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger verbessern. Parkraummanagement bedeutet also keinen Katalog von Negativmaßnahmen, sondern ist ein wichtiger Baustein eines integrierten ganzheitlichen Mobilitätskonzepts.

### City Maut

Grundsätzlich soll eine City Maut zur Stauvermeidung, weniger Verkehr in den Innenstädten und einer Verbesserung der Lebensqualität der Menschen in den Städten beitragen. Nach Ansicht des ACE ist eine City Maut für deutsche Städte keine Option. Ihre Einführung könnte die Verödung der Innenstädte durch mangelnde Attraktivität befördern. Außerdem würde der Verkehr ins Umland verlagert werden. Ebenso ließen sich Staus auf Hauptstraßen rund um den Innenstadtbereich durch eine City Maut nicht vermeiden. Darüber hinaus würde eine City Maut Autofahrer\*innen mit niedrigem Einkommen unverhältnismäßig belasten. Menschen, die aufgrund ihrer Arbeitszeiten ihre Fahrzeiten nicht variieren können, würden benachteiligt. Das trifft z.B. Beschäftigte im Einzelhandel. Die Einführung einer City Maut wäre kostenintensiv in der technischen Umsetzung und bedürfte einer kontinuierlichen Kontrolle.

Nur attraktive Alternativen zum Auto können zum Umstieg bewegen. Der ACE fordert – statt einer City Maut – wirksamere Instrumente, die zu einer Stauvermeidung, weniger Verkehr und damit einer verbesserten Lebensqualität in den Städten beitragen können.

Verkehrswende lässt sich gestalten, indem Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft in den Kommunen frühzeitig und umfassend eingebunden sind. Dann werden neue Maßnahmen und Konzepte auch akzeptiert. Dann finden sich auch Treiber für die Umsetzung. Bund und Länder müssen die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass die Finanz- und Personalressourcen in den Kommunen erhöht werden können und die Verkehrswende schneller vorankommt.

Städte und Gemeinden haben auch in Bayern die Chance, die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs zu gestalten. Sie besitzen Hoheit über die Infrastruktur. Das eröffnet ihnen die Möglichkeit, über Flächenbewirtschaftung, Zugangsbeschränkungen oder Gebühren die Auslastung von Straßen, Radwegen, Parkplätzen usw. zu regulieren und zu steuern. Hier kommt push and pull-Strategie ins Spiel: Städte und Gemeinden



können das Mobilitätsverhalten direkt beeinflussen – mit Zuckerbot und Peitsche. Das eine schreckt ab, das andere erleichtert den Umstieg.

Keine Maßnahme für sich allein führt jedoch zu einer Verkehrswende. Taxi- und Parkplatz-Apps sind keine Lösung. Ebenso wenig noch mehr Angebote an Rollern und Co, die wild auf Bürgersteigen parken und Straßen verstopfen. Es muss eine Balance zwischen Anbietern und Nutzern auf der einen Seite und den vorhandenen Ressourcen auf der anderen Seite gefunden werden. Da liegt die Handlungsmöglichkeit von Städten, Verkehr und Mobilität zu lenken.

Bei der Ausgestaltung der Mobilität der Zukunft müssen alle an einem Strang ziehen. Ein Umdenken muss stattfinden. Bei uns allen. Und dabei dürfen wir als Politik, Verbände, als Zivilgesellschaft nicht immer mit dem Finger auf andere zeigen. Wir müssen anfangen: bei uns selbst. Es gilt, Mobilität komplett zu überdenken. Nichts ist so schwierig wie Gewohnheiten zu ändern. Wie gelingt es, aus der täglichen Mobilitätsroutine auszubrechen? Unser Mobilitätsverhalten ist ein gelerntes und über Jahre, Jahrzehnte gelebtes Verhaltensmuster. Um Menschen zu überzeugen, dieses Verhalten zu ändern, müssen neuen Konzepte einen Vorteil gegenüber dem eigenen Fahrzeug bieten: bequem, schnell, sicher und bezahlbar muss es sein. Corona hat gezeigt, dass die Bereitschaft, Gewohnheiten zu ändern / zu überdenken gestiegen ist. Diese Chance muss jetzt genutzt werden, denn der Individualverkehr hat in den Städten nochmal zugenommen. Es entstehen möglicherweise durch Homeoffice und flexiblere Arbeitszeitmodelle neue Pendler Routinen, (die man aufbrechen muss). Bei der klimafreundlichen Mobilität bringt es nichts, zu warten, bis jemand DIE Lösung präsentiert. Wenn jeder Einzelne seinen kleinen Beitrag leistet, kann es ein Gewinn für alle sein. Die zahlreichen Projekte, Initiativen und positiven Beispiele sollten Mut machen, politische Richtungsentscheidungen zu treffen und Schritte der Umsetzung in Angriff zu nehmen. Das „Gelegenheitsfenster“ ist durch Corona einen Spalt breit offen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Hurek', is written over a light blue horizontal line.

Kerstin Hurek

## „Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs“

Anhörung im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr

27. Oktober 2020, 14.00 Uhr, Bayerischer Landtag

Alexander Kreipl, Verkehrs- und umweltpolitischer Sprecher, ADAC Südbayern



Fragenkatalog:

### 1. Allgemeines zur Zukunft des motorisierten Individualverkehrs

#### 1.1. Wie wird sich der MIV in den nächsten Jahren entwickeln?

- Die individuelle Mobilität als Grundbedürfnis des Menschen muss erhalten und bezahlbar bleiben. Dies muss von der Politik anerkannt und die Rahmenbedingungen zur Verfügung gestellt werden.
- Der MIV nimmt aktuell mit einem Anteil von mehr als 50 Prozent an allen Wegen eine zentrale Rolle im Modal Split ein. Veränderungen sind möglich, im Ergebnis wird der MIV aber mittelfristig weiterhin den höchsten Anteil einnehmen.
- Die einsetzende Antriebswende im MIV wird zu einem veränderten Bedarf innerhalb der Infrastruktur führen (Ladepunkte, Tankstellennetz für alternative Kraftstoffe).
- Unterscheidung urbane und ländliche Räume wichtig. Urban: MIV wird an Bedeutung verlieren, Anwendung für E-Mobilität und Sharingdienste. Ländliche Räume: MIV wird dominierende Mobilitätsform bleiben.

#### 1.2. Wie wird sich der Bestand und Absatz an Kraftfahrzeugen in den nächsten Jahren entwickeln? Wer wird Besitzer der Kraftfahrzeuge sein – Die Zukunftsforschung spricht von: „Nutzen statt besitzen“?

- Der absehbar weiterhin fortlaufende Absatz und die durchschnittliche „Lebensdauer“ von Kraftfahrzeugen führt zu einer tendenziell höheren Fahrzeugdichte, die regional unterschiedlich stark ausgeprägt sein kann.
- Insbesondere das „Freefloating Carsharing“ ist bisher ein ergänzender nicht aber ein ersetzender Faktor, i.S. einer Abschaffung des privat genutzten Pkw.
- Ggf. werden bei den Herstellern - alternativ zum Fahrzeugkauf - mehr Angebote zu Leasingoptionen mit kürzeren Vertragslaufzeiten und nach situativem Bedarf wechselnden Modellen mehr nachgefragt werden.

#### 1.3. Welche Faktoren sind für die Wahl des Verkehrsmittels generell entscheidend?

- Reisezeit
- Komfort, Kosten, Sicherheit, Zuverlässigkeit und Nutzbarkeit
- Erreichbarkeit
- Intermodale Verfügbarkeit, insbesondere bei der „ersten und letzten Meile“

## 2. Verkehrsfluss

2.1. Wie kann der Verkehrsfluss, insbesondere in Ballungsregionen, verbessert und im ländlichen Raum sichergestellt werden?

2.2. Inwiefern können neue Technologien unterstützen, das Verkehrsaufkommen besser zu steuern und zu lenken, sodass sich auch die Fahrtzeiten verkürzen?

Aufgrund der überlappenden Fragestellung werden die Fragen 2.1., 2.2. und 2.5. hier en bloc beantwortet:

- Die fortschreitende Digitalisierung bietet Chancen zunehmend zuverlässiger das intermodale Mobilitätsmanagement zu verbessern, alternative Routen bei überlasteten Strecken in Echtzeit anzuzeigen oder das Erkennen von Störungen und deren Beseitigung im laufenden Betrieb zu optimieren.
- Ganzheitliche Konzepte v.a. in Ballungsräumen unter Einbeziehung des Umlandes sind gefordert. Ein funktionierender und gut ausgebauter ÖPNV als Rückgrat ist notwendig, um Umstiegsmöglichkeiten für Pendler aus dem Umland mit funktionierender Anbindung in die Innenstadtbereiche sicherzustellen. Im ländlichen Raum ist die Stärkung des ÖPNV wünschenswert, Bring- und Holdienste könnten ausgebaut werden. Der MIV wird auf Jahre hinaus die dominierende Mobilitätsform bleiben.

2.3. Welchen Einfluss haben „on demand-Lösungen“ (auf Nachfrage) wie bspw. „Carsharing“ (Gemeinschaftsauto), „Ridepooling“ (Mitfahrgelegenheiten) und „Ridehailing“ (Fahrdienste) auf den Bestand von Autos, das Verkehrsaufkommen, den Verkehrsfluss und Parkraumangebot?

- Die Lösungen sind als sinnvoller Baustein zur Ergänzung des ÖPNV zu sehen. Um den Parkdruck in Städten nicht weiter zu erhöhen, sollte die Zahl der Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf ein vernünftiges Maß begrenzt bleiben. Nach aktuellen Erkenntnissen ist kein Effekt auf den Bestand von Autos, das Verkehrsaufkommen und den Verkehrsfluss in den Ballungsräumen zu erkennen. Im Gegenteil, der Kfz-Bestand in München steigt weiterhin an.

2.4. Wie könnten die Akzeptanz und Nutzung von „on demand-Lösungen“ gesteigert werden?

- Der ADAC schlägt vor, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) weiterzuentwickeln und als neuen genehmigungspflichtigen Verkehrstyp den „Flächenverkehr“ einzuführen. Für gelungene Experimente mit neuen Mobilitätsformen wollen wir den Übergang in den Dauerbetrieb erleichtern. Taxis und Mietwagen sollten einem ausgewogenen Verhältnis von Rechten und Pflichten unterliegen, einschließlich der Rückkehrpflicht für Mietwagen. Taxis sollen allerdings eine beschränkte Preisflexibilität erhalten. Um mehr Anreize für die private Mitnahme zu schaffen, plädiert der ADAC für transparente und verständliche Regeln, wie stark sich Mitfahrer an den Kosten beteiligen dürfen.

2.5. Welche Rolle spielt die Digitalisierung und künstliche Intelligenz hinsichtlich Verkehrsaufkommen, Verkehrsfluss, Parkraumangebot?

- Siehe 2.2..

2.6. Welche Rolle wird das autonome Fahren spielen? Bis wann kann mit einer Überführung in den Regelverkehr gerechnet werden?

- Automatisierte Fahrfunktionen haben das Potenzial, Verkehrssicherheit und Reisekomfort erheblich zu verbessern. Voraussetzung ist aber, dass das automatisierte und vernetzte Fahren nutzerfreundlich und rechtssicher ist. In erster Linie muss der 2017 im Straßenverkehrsgesetz geschaffene Rechtsrahmen für hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen konkret ausgestaltet werden. Zweitens müssen die Autohersteller automatisierte Fahrfunktionen sicher, intuitiv bedienbar und an den Bedürfnissen des Fahrers orientiert auslegen. Drittens müssen für die Erprobung und Einführung fahrerloser Fahrzeuge geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden. Die unterschiedlichen Überwachungsanforderungen von Assistenz- und Automatisierungsfunktionen sollen für den Nutzer intuitiv verständlich sein. Es ist sicherzustellen, dass die nicht bestimmungsgemäße Verwendung automatisierter Fahrfunktionen und vorhersehbarer Fehlgebrauch durch technische Maßnahmen verhindert wird.

2.7. Inwiefern können regulierende Maßnahmen wie bspw. Eine Citymaut (ggf. zeitabhängig) einen Beitrag leisten, um den Verkehr und das Aufkommen zu steuern?

- Der ADAC lehnt Fahrverbote und eine City-Maut ab. Sie ist aus verkehrspolitischer Sicht nicht sinnvoll, denn sie schafft Schranken statt attraktive Mobilitätsoptionen ohne Auto. Das Ziel, den Pendlerverkehr von den Innenstädten zeitweise fernzuhalten, um dort den verbleibenden Verkehr umweltfreundlicher, flüssiger, sicherer und stadtverträglicher zu gestalten, kann durch andere Maßnahmen wirksamer und gerechter erreicht werden, zum Beispiel durch optimierte Verkehrssteuerungssysteme, moderne Parkraumkonzepte, benutzerfreundliche P+R-Plätze, und mit einem Ausbau des ÖPNV. Eine City-Maut bringt dem gegenüber neue Zusatzbelastungen für Autofahrer und benachteiligt Menschen mit niedrigen Einkommen. Darüber hinaus birgt sie die Gefahr, mehr Verkehr im Umland zu verursachen und den Einzelhandel auf die „grüne Wiese“ zu verdrängen. Die Erreichbarkeit der Innenstädte mit dem eigenen Pkw muss bei bezahlbaren Preisen gewährleistet bleiben, denn zu einer lebendigen Stadt gehört auch ein stadtverträglicher Kfz-Verkehr. Abgesehen davon gibt es für eine City-Maut heute – auch unter dem Gesichtspunkt des Datenschutzes – keinerlei Rechtsgrundlage.

Aufgrund der überlappenden Fragestellung werden die Fragen 2.8. und 2.9. hier en bloc beantwortet:

2.8. Wie könnte der durchschnittliche Besetzungsgrad eines Pkws erhöht werden? Wie wird in diesem Zusammenhang das Konzept einer „High-occupancy vehicle lane“ (zu Deutsch: Fahrgemeinschaftsspuren) bewertet?

2.9. Inwiefern bedarf es einer Reformierung bestehender Gesetze wie bspw. Die des PBefG oder der StVO? Was kann auf Landesebene getan werden?

- PBefG: Das geltende Personenbeförderungsrecht mit seiner starren Trennung zwischen den Verkehrstypen Linienverkehr einerseits und Gelegenheitsverkehr mit Taxi oder Mietwagen andererseits stößt angesichts digitaler Angebote für neuartige Mobilitätsdienste an seine natürlichen Grenzen. Der ADAC schlägt daher vor, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) weiterzuentwickeln und als neuen genehmigungspflichtigen Verkehrstyp den „Flächenverkehr“ einzuführen. Für gelungene Experimente mit neuen Mobilitätsformen wollen wir den Übergang in den Dauerbetrieb erleichtern. Taxis und Mietwagen sollten einem ausgewogenen Verhältnis von Rechten und Pflichten unterliegen, einschließlich der Rückkehrpflicht für Mietwagen. Taxis sollen allerdings eine beschränkte Preisflexibilität erhalten. Um mehr Anreize für die private Mitnahme zu schaffen, plädiert der ADAC für transparente und verständliche Regeln, wie stark sich Mitfahrer an den Kosten beteiligen dürfen.

### 3. Vernetzung, Multimodalität und Akzeptanz

3.1. Wie wird die multimodale Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger untereinander bewertet?

- Vernetzte, inter- und multimodale Mobilität wird die Nachfrage zunehmend bestimmen. Weder der MIV noch der ÖPNV sind allein in der Lage, alle Mobilitätsansprüche zu befriedigen. Umso wichtiger ist es, die Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel optimal auszunutzen und sie miteinander zu verknüpfen. Dazu gehört z.B. ein verbessertes Angebot von Park&Ride- und Bike&Ride-Plätzen im Umland der Ballungsräume. Aber auch gut ausgebaute innerstädtische Umsteigepunkte und Mobilitätsstationen fördern die multimodale Mobilität.

3.2. Wie könnte die multimodale Vernetzung verbessert werden?

- Um das Potenzial der ÖPNV-Nutzer besser auszuschöpfen, appelliert der ADAC an Verkehrsunternehmen und Kommunen, die Verbindungen mit Bus und Bahn zu beschleunigen und zu verdichten, die Zuverlässigkeit zu steigern, die Tarifsysteme zu vereinfachen und soweit möglich auch die Fahrpreise zu senken. Zudem können motorisierter Individualverkehr (MIV) und ÖPNV im Umland der Ballungsräume noch besser miteinander verknüpft werden.

3.3. Wie wird die gesellschaftliche Akzeptanz eingeschätzt, um sich multimodal fortzubewegen?

- 62 Prozent der ÖPNV-Nichtnutzer gaben 2017 in einer Umfrage des ADAC zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in zehn deutschen Großstädten an, dass ihnen die Ticketpreise zu hoch sind. Davon wären 35 Prozent grundsätzlich bereit, auf den ÖPNV umzusteigen, wenn die Preise deutlich niedriger wären.
- In der ADAC Umfrage 2017 zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in zehn deutschen Großstädten gaben 17 Prozent der Nichtnutzer an, sie wären zu einem Wechsel bereit, wenn das Ticketsortiment besser ihren Bedürfnissen entsprechen würde.

3.4. Wie könnte der motorisierte Individualverkehr besser in den Öffentlichen Verkehr eingebunden werden?

- Siehe 3.1.

#### **4. Bedarfsgerechte und zukunftsgerichtete Infrastruktur**

4.1. Wie wird die derzeitige Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr bewertet?

- Seit vielen Jahren verfällt die Substanz der kommunalen Verkehrsinfrastruktur. Dieser Verfall muss unverzüglich gestoppt werden. Verschleiß, der nicht ausgeglichen wird, verringert nicht nur das gesellschaftliche Vermögen, sondern auch die Verlässlichkeit des Mobilitätsangebots und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Daher brauchen wir eine bedarfsgesteuerte Finanzierung und ein systematisches Erhaltungsmanagement. Neben den Kommunen tragen die Länder dafür eine besondere Finanzierungsverantwortung. Neben einem gezielten Erhaltungs- und Kostenmanagement auf kommunaler Ebene ist es ebenso notwendig, die GVFG-Programme auf Landesebene fortzuschreiben und an die Inflation anzupassen. Aber auch der Bund darf sich nicht vollständig aus der Verantwortung ziehen. Insbesondere sollte das Kooperationsverbot überprüft werden. Danach darf der Bund Vorhaben der Kommunen nicht direkt unterstützen, sondern nur mittelbar über die Länder. Das verkompliziert die Förderung nicht nur, sondern birgt auch die Gefahr, dass Mittel anders verausgabt werden. Daher tritt der ADAC dafür ein, über das Kooperationsverbot zu diskutieren, so wie es im übrigen in der Bildungspolitik schon geschieht.
- Der Zustand der Bundesfernstraßen hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich verschlechtert. Laut Bundesverkehrsministerium war 2013/2014 knapp 18 Prozent der Fahrbahnschubstanz der Autobahnen in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand, bei den Bundesstraßen waren es 2015/2016 sogar rund 31 Prozent. Erheblicher Handlungsbedarf besteht auch bei den Brücken. Werden sie nicht saniert, müssen künftig immer wieder Brücken mit gravierenden Auswirkungen auf Verkehr und Wirtschaft gesperrt werden – wie schon die Autobahnbrücke Leverkusen. Eine nachhaltige Verkehrswegeplanung sollte den Schwerpunkt auf den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur legen, damit nicht künftige Generationen belastet werden.

4.2. Inwiefern bedarf es eines Ausbaus und einer Neugestaltung von Infrastruktureinrichtungen (Verkehrswege, Tankstellen, Ladesäulen, Stellplätze, Mobilfunk etc.), um den zukünftigen Entwicklungen des motorisierten Individualverkehrs Rechnung zu tragen?

- Der ADAC fordert, vorrangig und möglichst frühzeitig die Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs-Engpassbeseitigung (VB-E) zu realisieren, um so schnell das überregionale Netz von Staus zu entlasten. Sie haben ein Gesamtvolumen von über 20 Mrd. EUR. Auf keinen Fall darf der Etat für Neu- und Ausbau im Netz der regionalen Bundesstraßen verpuffen, während die Engpassbeseitigung im Autobahnnetz vernachlässigt wird.

4.3. Welche Voraussetzungen müssen für das Autonome Fahren geschaffen werden?

- Siehe 2.6.

4.4. Inwiefern könnten Schnittstellen zwischen dem motorisierten Individualverkehr und anderen Verkehrsträgern optimiert werden?

- Durch die fortschreitende Digitalisierung sollten Idealerweise alle Informationen aus einer Hand angeboten werden. Eine App muss die Möglichkeiten zur Verknüpfung aller Verkehrsträger in Echtzeit anbieten.

4.5. Wie werden die vorhandenen Park-and-Ride-Flächen bewertet?

- Das Angebot von Park-and-Ride-Flächen muss sinnvoll erweitert werden, um Pendlern einen attraktiven Umstieg vom Auto auf den ÖPNV zu ermöglichen.

## **5. Bedarfsgerechte Stadtplanung und Gestaltung des öffentlichen Raumes**

5.1 Inwiefern bedarf es eines Ausbaus und einer Neugestaltung des öffentlichen Raums, um den zukünftigen Entwicklungen des motorisierten Individualverkehrs Rechnung zu tragen?

- Die Erreichbarkeit der Städte muss gewährleistet bleiben, die Belange der Einpendler aus dem Umland sind zu berücksichtigen.

5.2. Wie soll mit dem ruhenden Verkehr zukünftig umgegangen werden? Müssen hier mehr Parkhäuser gebaut werden, mehr Park-and-Ride-Flächen etc.?

- Wenn in innerstädtischen Quartieren parkende Autos reduziert werden sollen, müssen Alternativen zum Abstellen der Fahrzeuge z.B. in Form von unterirdischen Parkgaragen geschaffen werden.

5.3. Wie sieht der Antriebstechnologiemix im Jahr 2030 aus? Welche stadtplanerischen Konsequenzen ergeben sich für die alternativen Antriebsformen?

- Verbrennungsmotoren werden auch 2030 weiterhin weit verbreitet sein, eine Zunahme der alternativen Antriebsformen, v.a. E-Mobilität ist zu erwarten. Der ADAC setzt sich für eine technologieneutrale Entwicklung und Förderung alternativer Antriebsformen ein.
- Langfristig setzt der ADAC auf E-Fuels und Wasserstoff aus regenerativen Quellen. Für beide alternative Kraftstoffe sprechen die gute Speicherfähigkeit sowie Synergieeffekte im Rahmen der Sektorkopplung von Strom, Wärmemarkt und Verkehr.

5.4. Wie wird das Konzept der „autofreien Städte“ bewertet?

- Das „autofreie“ Wohnen ist bestenfalls im Maßstab einzelner Wohnprojekte realisierbar, nicht aber auf Quartiersbasis. Realistischer sind dagegen „autoarme“ Wohnkonzepte, bei denen der übliche Stellplatzschlüssel um etwa die Hälfte reduziert wird. Dieser Schlüssel kommt zunehmend im sozialen Wohnungsbau sowie beim Bau von Studenten- und Altenheimen zum Einsatz, weil dort die Bewohner häufig über kein eigenes Auto verfügen.

5.5. Wie können Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern verbessert werden?

- Siehe 4.4.

5.6. Welche stadtplanerischen Konsequenzen ergeben sich hieraus?

5.7. Wie kann die Konkurrenz um Flächen bewältigt werden?

Aufgrund der überlappenden Fragestellung werden die Fragen 5.6. und 5.7. hier en bloc beantwortet:

- Städtisches Gesamtkonzept mit klaren Zielvorgaben erstellen, einzelne Maßnahmen in eine umfassende Konzeption für sichere Mobilität und mehr Lebensqualität einbetten.
- Neben lokalen Effekten auch immer die Wirkung der Maßnahmen auf das gesamte Netz beachten und die umliegenden Landkreise und Kommunen mit einbeziehen.
- Ausreichend breite Radverkehrsanlagen ohne Netzlücken und Kapazitätsengpässe im Vorrangnetz des Radverkehrs entlang von Hauptverkehrsstraßen sind wünschenswert.
- Steht aufgrund hoher Flächenkonkurrenzen entlang einer Hauptverkehrsstraße kein ausreichender Platz für eine Radverkehrsanlage zur Verfügung, sollte zunächst die Möglichkeit einer alternativen Führung im näheren Umfeld, z.B. über Fahrradstraßen, geprüft werden.
- Die Umwandlung von Fahr- oder Parkstreifen in Radfahrstreifen ist und bleibt immer problematisch, vor allem wenn keine akzeptablen Alternativen geschaffen werden. Dazu gehören z. B. die Führung und Verflüssigung des Verkehrs auf Alternativrouten, die Steigerung der Knotenpunktkapazität, die Schaffung von Alternativangeboten für das Parken, Liefern und Laden oder die Verbesserung des ÖPNV-Angebots im betroffenen Korridor.
- In Gebieten mit hohem Parkdruck wird die Umwandlung von Parkstreifen in Radfahrstreifen nur dann akzeptiert, wenn ausreichend bezahlbare Ausweichstellplätze für Bewohner und Besucher im nahen Umfeld bereitgestellt werden können, z. B. in Quartiersgaragen, Parkhäusern, Tiefgaragen oder mithilfe automatischer Parksysteeme.
- Die etablierten Planungs- und Beteiligungsprozesse für dauerhafte Flächenumverteilungen sind den als Corona-Schutzmaßnahmen deklarierten Schnellschüssen („Pop-up-Radwege“) vorzuziehen. Kurzfristig umgesetzte Maßnahmen, die dauerhaft bleiben sollen, sind ohne Beteiligung der Betroffenen und ohne Anhörung der gesellschaftlichen Gruppen nicht konsensfähig und schaffen oft neue Gefahrenpotenziale.

5.8. Wie wird die bestehende Muster-Stellplatzsatzung, gemäß BayBO Art. 47 bewertet?

- Die Muster-Stellplatzsatzung erscheint ausgewogen, hier sehen wir keinen Handlungsbedarf.

„Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs“

Anhörung im Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr

27. Oktober 2020, 14:00 Uhr, Bayerischer Landtag

Ralf Lenninger, Leiter VNI Future Solutions und Strategie, Continental Automotive GmbH

Nico Gabriel, Bereichsvorstand Mobility Operations, SIXT SE



**Fragenkatalog:**

**1. Allgemeines zur Zukunft des motorisierten Individualverkehrs**

**1.1. Wie wird sich der motorisierte Individualverkehr in den nächsten Jahren entwickeln?**

In den letzten Jahren haben wir im urbanen Raum ein zunehmendes Bewusstsein für saubere und effizientere Mobilität entwickelt, wozu der MIV in erster Linie sicherlich nicht zählt. Doch trotz der erhöhten Kosten des MIV in Form von Klimarisiken und Platzmangel, ist dieser für bestimmte Anwendungsfälle, wie z.B. die erste und letzte Meile, den ländlichen Raum oder Transportfahrten, bisher nicht ersetzbar. Ebenso haben wir im Zuge von Covid-19 einen erneuten Trend hin zu Individualmobilität erkennen können, der sicherlich, getrieben durch Unsicherheit und der Bewahrung des privaten Raums, noch für längere Zeit anhalten wird. Daher wird die Nutzung des MIV auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen, wobei der individuelle Besitz dabei infrage gestellt werden muss.

**1.2. Wie wird sich der Bestand und Absatz an Kraftfahrzeugen in den nächsten Jahren entwickeln? Wer wird Besitzer der Kraftfahrzeuge sein – Die Zukunftsforschung spricht von: „Nutzen statt besitzen“?**

Bestand und Absatz an Kraftfahrzeugen werden sich langfristig stark reduzieren. Dies hängt primär von drei Faktoren ab. Erstens werden Bürger langfristig den eigentlichen Wert in der Nutzung von Kraftfahrzeugen realisieren, welcher die hohen Kosten des reinen Besitzes nicht mehr rechtfertigen. Zweitens wird geteilte Mobilität zunehmend Vorteile in Form von dedizierten Parkflächen und Spuren bekommen, welche die Nutzung des eigenen Kraftfahrzeugs immer mehr erschwert. Drittens werden Bürger ohne eigenen PKW vermehrt auf einen Mobilitätsmix zurückgreifen, da es für jeden Anwendungsfall eine optimale Lösung gibt, die nicht zwingend ein Kraftfahrzeug sein muss.

**1.3. Welche Faktoren sind für die Wahl des Verkehrsmittels generell entscheidend?**

Die Faktoren, welche eine Wahl beeinflussen können, sind nicht allgemein gültig, sondern hängen stark vom Individuum und dessen persönlichen Präferenzen ab. Dabei spielen meistens Preis, Verfügbarkeit und Convenience die ausschlaggebenden Rollen. Diese Faktoren unterscheiden sich aber nicht nur von Person zu Person, sondern sind ebenfalls abhängig vom entsprechenden Anwendungsfall, wie z.B. Kurz- vs. Langstrecke oder geplant vs. on-demand.

**2. Verkehrsfluss, Verkehrssteuerung und Verkehrsoptimierung**

**2.1. Wie kann der Verkehrsfluss, insbesondere in Ballungsregionen, verbessert und im ländlichen Raum sichergestellt werden?**

Im Zuge der Verbesserung bzw. Erleichterung des Verkehrsflusses werden insbesondere in Ballungsräume häufig regulierende Maßnahmen wie Maut oder Fahrverbote diskutiert. Vielmehr sollten allerdings attraktive und verfügbare Alternativen geschaffen werden, die den Bürger eigenständig alternative Verkehrsmodi wählen lassen, abhängig vom individuellen Anwendungsfall. Das heißt, ein besserer Verkehrsfluss im urbanen Raum kann durch die Verfügbarkeit öffentlicher und privater Angebote verschiedener Mobilitätsdienstleister, die dem Bürger die nötige Sicherheit gibt, geschaffen werden. Im ländlichen Raum hingegen, muss eine Anbindung und Verfügbarkeit nach Nachfrage sichergestellt werden. Das wiederum bedeutet, nachfragegesteuerte und on-demand Lösungen, im Gegensatz zu starren Taktungen und Leerlaufzeiten.

**2.2. Inwiefern können neue Technologien unterstützen, das Verkehrsaufkommen besser zu steuern und zu lenken, sodass sich auch die Fahrtzeiten verkürzen?**

Neue Technologien helfen in vielerlei Hinsicht das Verkehrsaufkommen besser zu steuern und somit zu entlasten. Zum Beispiel kann durch neue Verkehrsinformationen und -leitsysteme eine verkehrsabhängige Steuerung von Kreuzungen und Grünphasen ermöglicht werden, die zu einem besseren Verkehrsfluss führt. Aber auch die Kommunikation verschiedener Anbieter untereinander ermöglicht intermodale Mobilität, welche Verkehrsketten optimal verknüpft und somit Fahrtzeiten für den Kunden optimiert.

**2.3. Welchen Einfluss haben „on demand-Lösungen“ (auf Nachfrage) wie bspw. „Carsharing“ (Gemeinschaftsauto) „Ridepooling“ (Mitfahrgelegenheiten) und „Ridehailing“ (Fahrdienste) auf den Bestand von Autos, das Verkehrsaufkommen, den Verkehrsfluss und Parkraumangebot?**

Geteilte Mobilitätslösungen haben erwiesenermaßen einen erheblichen Einfluss auf die genannten Faktoren. Studien nach, ersetzt ein Carsharing Fahrzeug bis zu 20 private PKWs. Somit ist der Effekt auf Fahrzeugbestand und Parkraum enorm. Doch auch der Verkehrsfluss wird erheblich verbessert, da Bürger ohne einen eignen PKW viel eher auf alternative Mobilitätsmittel, wie den ÖPNV oder das Fahrrad zurückgreifen.

**2.4. Wie könnten die Akzeptanz und Nutzung von „on demand-Lösungen“ gesteigert werden?**

Einer der zentralen Punkte für on-demand Lösungen ist die Verfügbarkeit. Sie gibt dem Kunden zum einen die Convenience, die er mit dem eigenen PKW auch hat – das Fahrzeug steht vor der Tür – vor allem aber die Sicherheit, dass er zu jedem Zeitpunkt mobil ist.

**2.5. Welche Rolle spielt die Digitalisierung und künstliche Intelligenz hinsichtlich Verkehrsaufkommen, Verkehrsfluss, Parkraumangebot?**

Künstliche Intelligenz hilft uns insbesondere Nachfrage besser vorausszusehen und somit das Angebot besser zu gestalten. Das bedeutet Angebot im richtigen Moment bereitzustellen, aber auch die Nachfrage über Preise optimal zu steuern. Sind wir in der Lage Nachfrage besser zu bedienen und Kunden über den Preis in die optimalen Verkehrsmittel zu lenken, entlasten wir damit automatisch Verkehrsfluss und Parkraumangebot.

**2.6. Welche Rolle wird das Autonome Fahren spielen? Bis wann kann mit einer Überführung in den Regelverkehr gerechnet werden?**

Die Meinungen zu autonomem Fahren gehen weit auseinander. Während die eine Seite darin die Lösung aller Probleme sieht, prognostiziert die andere eine Verschärfung der bereits angespannten Verkehrslage. Während kommunizierende Fahrzeuge sicherlich für einen effizienteren Verkehrsfluss sorgen können, reduzieren autonome Fahrzeuge per se allerdings nicht den Bestand an Fahrzeugen. Welchen Stellenwert autonome Fahrzeuge in unserem Stadtbild in der nahen Zukunft allerdings haben werden, hängt dabei weniger vom technologischen Fortschritt als von der politischen Regulierung ab. Denn die Ermöglichung experimenteller Räume, Zulassungen und versicherungstechnische Fragen hängen dabei maßgeblich vom gesetzlichen Rahmen ab, welcher sich grundlegend ändern muss. Somit werden zumindest in den nächsten 10 Jahren vollautonome Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen noch keine Rolle spielen.

**2.7. Inwiefern können regulierende Maßnahmen wie bspw. eine Citymaut (ggf. zeitabhängig) einen Beitrag leisten, um den Verkehr und das Aufkommen zu steuern?**

Regulierende Maßnahmen, insbesondere über den Preis, haben immer Verhaltensauswirkungen seitens der Kunden, sei es über eine Maut, Parkgebühren oder Kosten für Anwohnerstellplätze. Erhöhung von Kosten treffen allerdings immer die breite Unter- bis Mittelschicht und weniger die privilegierten Bürger, was zu Frustrationen führt. Darüber hinaus spielt die Abhängigkeit politischer Wahlen eine erhebliche Rolle im Zuge solcher Entscheidungen. Daher sollten, wie bereits oben erwähnt, alternative Lösungen in Form von geteilter und on-demand Mobilität, dem Bürger eher eine Entlastung darstellen, anstelle dass von einem „Verzicht“ des privaten PKWs gesprochen wird.

**2.8. Wie könnte der durchschnittliche Besetzungsgrad eines Pkws erhöht werden? Wie wird in diesem Zusammenhang das Konzept einer „High-occupancy vehicle lane“ (zu Deutsch: Fahrgemeinschaftsspuren) bewertet?**

HOV-Lanes werden in den USA als wichtige Maßnahme mit höchster Wirkung auf den Besetzungsgrad im MIV und damit als stärkste Fördermaßnahme für Fahrgemeinschaften gesehen. Bei einer Einführung in Deutschland wäre allerdings ein massiver Eingriff in das bestehende Straßennetz notwendig. Denn privilegierte Spuren stehen bisher dem ÖPNV und teilweise Taxi und Rad zu. Diese Spuren dürften nicht gemeinschaftlich genutzt werden, um nach wie vor den unbehinderten Verkehrsfluss des ÖPNV sicherzustellen.

**2.9. Inwiefern bedarf es einer Reformierung bestehender Gesetze wie bspw. die des PBefG oder der StVO? Was kann auf Landesebene getan werden?**

Um neue Shuttle und on-demand Lösungen zu fördern und auch um international wettbewerbsfähig zu bleiben, sind Änderungen im PBefG sicherlich notwendig, wenn auch das bestehende Taxigewerbe hierbei zu berücksichtigen ist. Ebenso können Änderungen in der StVO dafür sorgen, klimaneutralere Verkehrsmittel zu fördern, in dem beispielsweise dem Radverkehr im Straßenverkehr eine bevorzugte Rolle zugesprochen wird.

### **3. Vernetzung, Multimodalität und Akzeptanz**

#### **3.1. Wie wird die multimodale Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger untereinander bewertet?**

Es mangelt aktuell an einer real-time Vernetzung verschiedener Verkehrsträger. Wenn auch P&R Plätze, Bahnhöfe und Mobilitätsstationen räumlich aneinander anknüpfen, fehlt es bisher an einer zeitlichen Verknüpfung, die dem Kunden erlaubt eine intermodale, in sich schlüssige Routenplanung aufzustellen.

#### **3.2. Wie könnte die multimodale Vernetzung verbessert werden?**

Voraussetzung, Mobilität nicht multimodal sondern intermodal zu vernetzen, ist eine enge Verzahnung zwischen den verschiedenen Mobilitätsdienstleistern mit der Verkehrsinfrastruktur und dem Austausch von Daten. Dadurch kann Mobilität effizienter organisiert werden: das Verkehrsangebot wird vielfältiger, bestehende Kapazitäten werden besser ausgelastet, die Versorgung wird besser und das Verkehrsaufkommen insgesamt minimiert.

#### **3.3. Wie wird die gesellschaftliche Akzeptanz eingeschätzt, um sich multimodal fortzubewegen?**

Auch hier hängt die Akzeptanz vom Angebot ab. Heißt multimodale Mobilität eine aufwändige Routenplanung und lange Wartezeiten, besteht keine Akzeptanz des Bürgers und weiterhin eine enge Bindung an den eigenen PKW. Wird allerdings intermodale Mobilität sichergestellt, steigt die Akzeptanz des Bürgers mit steigender Convenience, Verfügbarkeit und Zeitersparnis.

#### **3.4. Wie könnte der motorisierte Individualverkehr besser in den Öffentlichen Verkehr eingebunden werden?**

Die Frage ist weniger, inwiefern der MIV in den öffentlichen Verkehr eingebunden werden kann, da in Deutschland der MIV die dominierende Rolle einnimmt, sondern wie ein Verlagerungsprozess zum öffentlichen Verkehr erreicht werden kann. Das bedeutet, dass gerade mit öffentlichen Verkehr privilegierte Eigenschaften ermöglicht werden müssen, um diesen attraktiver zu gestalten. Der MIV sollte eine Ergänzung darstellen, für Anwendungsfälle, die nicht oder nur schwach vom öffentlichen Verkehr abgebildet werden können.

### **4. Bedarfsgerechte und zukunftsgerichtete Infrastruktur**

#### **4.1. Wie wird die derzeitige Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr bewertet?**

Die heutige Infrastruktur ist weitestgehend auf den MIV ausgelegt, wenn auch hier Kapazitäten schon lange an ihre Grenzen stoßen. Daher sollte die aktuelle Infrastrukturplanung sich primär auf die Stärkung des Radverkehrs, ÖPNV und geteilte Mobilität fokussieren, da diese wiederum den MIV stärken wird, da mehr Bürger auf diese Alternativen umsteigen würden.

#### **4.2. Inwiefern bedarf es eines Ausbaus und einer Neugestaltung von Infrastruktureinrichtungen (Verkehrswege, Tankstellen, Ladesäulen, Stellplätze,**

**Mobilfunk etc.), um den zukünftigen Entwicklungen des motorisierten Individualverkehrs Rechnung zu tragen?**

Im Rahmen von MIV Infrastruktur, sollte insbesondere die Infrastruktur von geteilten Lösungen diskutiert werden, um Bürger langfristig von ihrem privaten PKW zu entlasten. Das bedeutet, ausreichend Ladeinfrastruktur, gesonderte Stellplätze für Carsharing Fahrzeuge, Mobilitätsstationen an Verkehrsknotenpunkten und evtl. gesonderte Carsharing Spuren.

**4.3. Welche Voraussetzungen müssen für das Autonome Fahren geschaffen werden?**

Um Autonomes Fahren zu realisieren, muss die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht werden, das Unfallrisiko gesenkt werden, der Verkehrsfluss mindestens beibehalten werden und der Fahrer darf nicht haftbar gemacht werden, wenn er nicht verpflichtet ist, das Fahrzeug selber zu steuern, sondern es an die Technologie des jeweiligen Herstellers übergibt.

**4.4. Inwiefern könnten Schnittstellen zwischen dem motorisierten Individualverkehr und anderen Verkehrsträgern optimiert werden?**

Eine typische Schnittstelle zwischen dem privaten MIV und dem ÖPNV sind P&R Flächen. Hierbei wäre beispielsweise die Möglichkeit sinnvoll, vorab die Wahrscheinlichkeit von freien Parkplätzen abzufragen, sowie die Möglichkeit E-Ladesäulen zu reservieren.

**4.5. Wie werden die vorhandenen Park-and-Ride-Flächen bewertet?**

Park and Ride-Plätze sind grundsätzlich positiv zu bewerten, da sie dazu beitragen den Verkehr in Ballungsräumen zu minimieren aber gleichzeitig die Anbindung des ländlichen Raums sicherstellen. Dabei ist die Anbindung an den ÖPNV mit entsprechender Taktung und ausreichend Kapazitäten zu Stoßzeiten allerdings ausschlaggebend und sicherlich ausbaufähig im Sinne eines Nachfrage-gesteuertem Angebots.

**5. Bedarfsgerechte Stadtplanung und Gestaltung des öffentlichen Raums**

**5.1. Inwiefern bedarf es eines Ausbaus und einer Neugestaltung des öffentlichen Raums, um den zukünftigen Entwicklungen des motorisierten Individualverkehrs Rechnung zu tragen?**

Die Neugestaltung des öffentlichen Raums, gerade in Hinblick des wachsenden Verkehrsaufkommens, ist essenziell. Dabei geht es allerdings nicht um die individuelle Neugestaltung für den MIV, sondern darum, Lösungen zu finden, die eine gemeinschaftliche Nutzung verschiedener Verkehrsträger untereinander und miteinander begünstigt.

**5.2. Wie soll mit dem ruhenden Verkehr zukünftig umgegangen werden? Müssen hier mehr Parkhäuser gebaut werden, mehr Park-and-Ride-Flächen etc.?**

Für viele Bürger bedeutet ein eigenes Auto nach wie vor Sicherheit für Mobilität und das passende Gefährt für Wochenende und Freizeit anstelle einer täglichen Nutzung. Hierbei können ausgelagerte und sichere Parkflächen außerhalb des Ballungsgebiets eine attraktive Lösung darstellen, die gleichzeitig Freiflächen im urbanen Raum ermöglichen.

**5.3. Wie sieht der Antriebstechnologiemix im Jahr 2030 aus? Welche stadtplanerischen Konsequenzen ergeben sich für alternative Antriebsformen?**

Prognosen zu Folge wird der Anteil an Verbrennungsmotoren im globalen Markt von 96% auf 50% schrumpfen. Das heißt, die Hälfte aller Motoren wird hybrid oder elektrisch sein. Entsprechend muss eine ausreichende Ladeinfrastruktur bereitgestellt werden. Das wiederum bedeutet mehr Individualverkehr aber weniger Privatbesitz, um ausreichend öffentlich zugänglichen Parkraum mit Ladeinfrastruktur im urbanen Raum zu ermöglichen.

**5.4. Wie wird das Konzept der „autofreien Städte“ bewertet?**

Viele Gründe sprechen für Autofreie Innenstädte, primär die Reduktion von Feinstaub, Sicherheit und mehr Flächen für Grünanlagen und Spielplätze. Wäre dazu noch ein hochmodernes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrradautobahnen bereits vorhanden, wären autofreie Städte sicherlich eine realistische Idee. In der aktuellen Situation allerdings, gibt es keine Lösung für zahlreiche Pendler, Bürger die vom Land kommen, wo der ÖPNV eine unregelmäßige Taktung hat oder intermodale Mobilität nicht gewährleistet wird, sodass Umsteigezeiten und Ausfälle die Regel sind. Daher ist das Grundproblem viel mehr, dass Antriebstechnologien veraltet sind und PKWs auch in Situationen genutzt werden, in denen alternative Fortbewegungsmittel sinnvoller wären. Somit ist ein Fokus auf neue Technologien, geteilte Mobilität und die Vernetzung bestehender Verkehrsmittel die sinnvollere Lösung.

**5.5. Wie können Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern verbessert werden?**

Intelligente Mobilität bedeutet, dass Infra- und Datenstrukturen präzise ineinandergreifen. Das heißt, Übergänge zwischen einzelnen Verkehrsträgern sowie die Interaktion von Verkehrsmitteln mit der Infrastruktur gestalten sich nahtlos. Hierfür ist zum einen eine technische Integration zwischen den verschiedenen privaten und öffentlichen Anbietern notwendig. Zum anderen bedeutet Schnittstelle aber auch, intelligente Mobilitätsstationen, die wichtige Verkehrsknotenpunkte bedienen.

**5.6. Welche stadtplanerischen Konsequenzen ergeben sich hieraus?**

Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern bedeutet nicht nur eine technische Zusammenarbeit, sondern auch eine Abstimmung von Fahrplänen und Routen. Städteplanerisch sind also intelligente Mobilitätsstationen und P&R Flächen notwendig, die Verkehrsknotenpunkte bedienen.

**5.7. Wie kann die Konkurrenz um Flächen bewältigt werden?**

Der Verkehr in den Städten und der dafür benötigte Raum nimmt immer mehr zu. Dabei muss sichergestellt werden, dass der knappe Straßenraum besser genutzt und sicherer gestaltet wird. Auch wenn für jeden klar ist, dass Änderungen notwendig sind, fehlt es bislang an Optionen für den parkenden und fließenden Verkehr. Manchen Verkehrsmitteln unbedacht Raum wegzunehmen und anderen Verkehrsteilnehmern zuzuteilen löst keine Konflikte, sondern steigert Frustration. Daher benötigt es ganzheitliche Konzepte, die für eine sichere Mobilität stehen und die sich auf das Miteinander der Verkehrsteilnehmer fokussieren.

**5.8. Wie wird die bestehende Muster-Stellplatzsatzung, gemäß BayBO Art. 47 bewertet?**

Ein flexibler Stellplatzschlüssel in Abhängigkeit vom vorhanden Mobilitätskonzept ist sicherlich die richtige Alternative. Denn hierdurch wird der MIV nicht eingeschränkt, sondern lediglich der private Fahrzeugbesitz. Das wiederum begünstigt einen Mobilitätsmix und beschränkt die Nutzung des PKWs auf notwendige Wege wie beispielsweise den Großeinkauf oder den Familienausflug.

**BMW  
GROUP**



Empfänger Bayerischer Landtag – Abgeordnete des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr  
Abt./Absender Abteilung für Politik und Außenbeziehungen/ Rüdiger Pape  
Telefon 089 382 16528  
Fax  
E-Mail ruediger.pape@bmw.de  
Kopie an  
Datum 27. Oktober 2020  
Thema **Anhörung im bayerischen Landtag zu dem Thema „Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs“**

Sehr geehrter Herr Körper, sehr geehrte Abgeordnete des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr,

vielen Dank für die Einladung zur Anhörung zum Thema „Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs“. Hiermit möchte ich Ihnen vorab einige Informationen von Seiten der BMW Group zukommen lassen, die sich auf die von Ihnen gewählten Themenkomplexe beziehen. Ich freue mich auf die Diskussion.

Mit freundlichen Grüßen

Rüdiger Pape

I. Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs

Die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist nach wie vor sehr hoch. Corona zeigt, dass individuelle Mobilität (PKW und Rad) als sicherer Rückzugsraum angesehen wird. Die Digitalisierung (Fahrerassistenzsysteme, automatisiertes Fahren) machen das Autofahren noch komfortabler und sicherer (sowohl für die Insassen als auch für Dritte). Die Emissionen werden weiter rückläufig sein, sowohl während der Nutzung (Efficient Dynamics, Elektrifizierung) als auch in der Produktion und in der Lieferkette. Die BMW Group wird den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2030 um ein Drittel reduzieren, 20% in der Lieferkette, 80% in der Produktion, 40% in der Nutzungsphase.

Durch den ungebremsten Trend der (Sub-) Urbanisierung und dem oftmals unzureichend Alternativen zum eigenen Fahrzeug (ÖPNV) nimmt die Anzahl der täglich fahrenden PKWs in den Städten kontinuierlich zu. In einigen Städten (z.B. München, Berlin) wächst der PKW Bestand stärker als die Bevölkerung.

On-Demand Mobility hat zwar das Potenzial, die strukturelle Angebotslücke zwischen PKW und ÖPNV / Rad zu schließen, aber solange die Rahmenbedingungen nicht auf Nachhaltigkeit getrimmt sind, können Nutzer die Vorteile in puncto Nachhaltigkeit nicht materialisieren – und damit kommen die Angebote nicht aus der Nische heraus.

**BMW  
GROUP**



## Memo

Thema **Anhörung im bayerischen Landtag zu dem Thema „Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs“**  
Datum 27. Oktober 2020  
Seite 2

Zu den Determinanten der Verkehrsmittelwahl eines vorab: Egal, welche Kriterien man zugrunde legt, bleibt festzuhalten, dass die Mobilitätsbedürfnisse heterogen sind und sich entlang der Lebensphase der Menschen verändern. Deshalb ist es sinnvoll, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen mit einer Vielfalt an Mobilitätsangeboten zu erfüllen und nicht alle über einen Kamm zu scheren (ÖPNV, Rad). Die entscheidenden Kriterien sind: Kosten, Reisezeit, Flexibilität, Komfort (inklusive Witterungsschutz), Privatsphäre / Sicherheitsabstand.

### II. Verkehrsfluss, Verkehrssteuerung und Verkehrsoptimierung

Gegen den zunehmenden innerstädtischen Verkehr gibt es unterschiedliche Maßnahmen, die jeweils singular eingesetzt nicht zum Ziel führen. Es gilt vielmehr die richtigen Maßnahmen möglichst zielgerichtet in den Städten umzusetzen. Das Rückgrat für innerstädtischen Verkehr ist ein gut funktionierender, pünktlicher und preiswerter ÖPNV. Daneben können gut ausgebaute Rad- und Fußwege viele der Kurzstrecken abdecken. Deshalb ist es notwendig, für diese Verkehrsmodi die Infrastruktur zielgerichtet auszubauen. Dies allein wird die Verkehrsprobleme aber nicht lösen.

Für den straßengebundenen Verkehr gilt es die Möglichkeiten der Digitalisierung und Smart City Ansätzen zu heben. So kann die Kommunikation zwischen Verkehrsteilnehmern und der Infrastruktur durch eine Echtzeit Datenerhebung und – Verarbeitung erheblich verbessert werden. Dadurch wird eine neue Art der Verkehrssteuerung möglich, die den Verkehrsfluss mittels dynamischer grüner Wellen, einer strategischen Routenführung und vor allem ein gutes Parkraummanagement verbessern kann.

Eine zusätzliche Maßnahme für den straßengebundenen Verkehr könnte die Einführung einer dynamischen und differenzierenden Preissteuerung (Roadpricing) sein. Diese hätte das Potential die verfügbare Straßenkapazität zeitlich flexibel zu steuern. Dringende Voraussetzung ist aber, eine umfassende Diskussion mit allen Stakeholdern zu führen, um die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen gesamthaft zu betrachten und so eine Win-Win-Win Situation für alle zu erreichen. Eine Preissteuerung ist auch gegenüber der Ausweisung von Sonderspuren (z.B. für Rad, Bus, HOV) im Vorteil. Für diese Sonderspuren findet sich, vor allem in Deutschland, kaum Platz. Die damit einher gehende Umverteilung des Straßenraumes bietet gleichzeitig aber keine verlässliche Steuerung und Mobilitätsqualität.

Auf Seiten der Datenplattformen gibt es derzeit viele Aktivitäten, die die Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern wird (z.B. Datenraum Mobilität, etc.). Damit wird es einfacher und komfortabler sein, die Verkehrsmittelarten zu wechseln (inter- und multimodal). Dafür ist es aber notwendig, nicht nur Daten der Automobilindustrie, sondern auch die der Städte und Kommunen,

**BMW  
GROUP**

Thema **Anhörung im bayerischen Landtag zu dem Thema „Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs“**  
Datum 27. Oktober 2020  
Seite 3

Softwareunternehmen, des ÖPNV und weiterer Player aus dem Mobilitätsbereich in diesem Bereich breit zugänglich zu machen. Bei einer Überlastung der Verkehrsinfrastruktur (Straße und Schiene), wie sie derzeit vor allem in den Ballungsgebieten zu sehen ist, kommen diese Ansätze aber auch an ihre Grenzen.

On-Demand-Angebote führen bereits unter aktuellen Rahmenbedingungen zu Entlastungseffekten. Diese Angebote können aber erst dann ihr volles Potential entfalten, wenn sie für die Nutzer\*innen als die bessere Alternative wahrgenommen werden. Dafür spielt auch eine Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen (StVO, PBefG) eine wichtige Rolle, damit neue Angebote und Innovationen entstehen können und gleichzeitig keine Angebote am Markt benachteiligt werden.

Im Zusammenhang mit assistiertem und automatisiertem Fahren werden in den nächsten Jahren viele Funktionen auf den Markt kommen, die Komfort und Sicherheit (für Fahrer und für Dritte) erheblich steigern werden. Dabei hat aber die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer die höchste Priorität. Dies stellt Industrie, Politik und Gesellschaft vor allem in urbanen Räumen bzw. unübersichtlichen Verkehrssituationen vor erhebliche Schwierigkeiten und wird die Überführung von autonomen Funktionen in den Regelverkehr erschweren.

Im ländlichen Raum kann der private PKW seine Systemvorteile besonders gut ausspielen. Um dort die Mobilität für all jene zu sichern, welche nicht auf ein eigenes Auto zugreifen können oder wollen, bleibt nur das Instrument einer öffentlichen Bestellung im Rahmen einer funktionalen Ausschreibung, also über alle Angebote hinweg.

### III. Vernetzung, Multimodalität und Akzeptanz

Bereits heute ist das Mobilitätsverhalten in signifikantem Ausmaß multimodal, auch innerhalb der Gruppe der PKW-Besitzer. In Verbindung mit entsprechenden Rahmenbedingungen dürfte der Anteil weiter steigen. Vor allem in Städten, in denen ein vielfältiges Mobilitätsangebot vorhanden ist, ist Multi- und Intermodalität möglich. Die tatsächliche Nutzung verschiedener Verkehrsmittel bereitet in der heutigen Zeit noch Schwierigkeiten hinsichtlich Informations- und Buchungsmöglichkeiten und hinsichtlich der Routenplanung. Eine Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel ist daher zu begrüßen und wird auch in mehreren Aktivitäten verfolgt (Datenraum Mobilität, Gaia-X, etc.). Wichtig sind hier der barriere- und diskriminierungsfreie Zugang, die Verwendung offener Datenformate & -standards und die Themen Cybersecurity und Datenschutz. Dabei sollten die Regeln des freien Wettbewerbs gewahrt bleiben und nationale bzw. EU-weite Lösungen angestrebt werden. Eine Zersplitterung in einzelne Städte bzw. Verkehrsbetriebe ist für die Nutzer\*innen unübersichtlich und bedeuten für Unternehmen und Startups im Mobilitätsbereich mehr

**BMW  
GROUP**



Thema **Anhörung im bayerischen Landtag zu dem Thema „Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs“**

Datum 27. Oktober 2020

Seite 4

Aufwand in der Umsetzung. Durch eine nahtlose Verbindung zwischen allen Verkehrsmitteln fällt es den Nutzer\*innen dann auch leichter, das optimale Verkehrsmittel zu wählen und zu wechseln. Dabei spielt natürlich auch eine enge Verdrahtung zwischen Auto und ÖPNV eine wichtige Rolle. Vor allem hinsichtlich der Digitalisierung der vorhandenen P+R Einrichtungen liegt hier noch viel Potential.

#### IV. Bedarfsgerechte und zukunftsgerichtete Infrastruktur

Die Infrastruktur für den MIV ist immer stärker von einer Überlastung betroffen. Bereits heute ist etwa feststellbar, dass Mitarbeiter und Lieferanten immer mehr Zeit benötigen, um zu den Liegenschaften der BMW Group zu kommen. Das Wachstum in der Region führt zu einer weiteren Verschlechterung. Laut Prognosen des Planungsreferats der Landeshauptstadt München wird es in München im Jahr 2030 zu einer ganztägigen Überlastung und damit Stau kommen, wenn sich die Rahmenbedingungen nicht ändern (Status-quo-Prognose).

Elektromobilität ist ein wichtiger Baustein auf dem Wege zu nachhaltiger Mobilität. Bei allen technologischen Fortschritten wird der Durchbruch nur kommen, wenn großflächig Nutzungsvorteile im Alltag entstehen. Das Elektromobilitätsgesetz erlaubt den Kommunen bereits seit Sommer 2015, solche Nutzungsvorteile einzurichten. Die Gestaltungsmöglichkeiten des Gesetzes werden aber von keiner Kommune annähernd ausgeschöpft. In München sind E-Fahrzeuge in den ersten 2 Stunden von der Parkgebühr befreit. Aber privilegierte Parkplätze gibt es nur vereinzelt, so dass es bei Autofahrern nicht als Teil einer Strategie verstanden wird.

Ladepunkte im öffentlichen und privaten Umfeld sind essenziell. Dank der Inzell-Initiative hat sich München von einem hinteren Rangplatz auf Platz 1 in Deutschland entwickelt. Die 1.100 Ladepunkte sind nicht nur absolut, sondern insbesondere relativ zur Einwohnerzahl unübertroffen. Ein Blick nach Amsterdam zeigt dabei, dass es einen direkten Zusammenhang zwischen der Ladepunktdichte und dem Marktanteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen gibt: In bestimmten PLZ- Gebieten in Amsterdam liegt die Ladepunktdichte bei 1,5 Ladepunkte/100 Einwohner. Daraus resultiert ein Anteil von Batterieelektrischen Fahrzeugen von 33 % (im Jahr 2019). In München liegt der Maximalwert der Ladepunktdichte bei 0,3 (Deutschland 0,04). Deshalb begrüßen wir es, dass aktuell eine Ausschreibung über zusätzliche 2.700 Ladepunkte läuft. Im internationalen Vergleich zeigt sich, dass die Ausstattung mit öffentlichen Ladepunkten ein wichtiges Start-Signal auch für Ladepunkte auf privatem Grund ist. Dennoch sind weitere Anstrengungen sowohl bei Charging@Home als auch bei Charging@Work erforderlich.

Für die Weiterentwicklung des assistierten und automatisierten Fahrens sind vor allem maschinenlesbare Schilder und auch Verkehrsregeln entscheidend. Nur wenn das Fahrzeug

**BMW  
GROUP**

Thema **Anhörung im bayerischen Landtag zu dem Thema „Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs“**  
Datum 27. Oktober 2020  
Seite 5

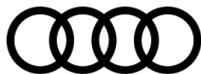
hochgenaue Informationen in Echtzeit hat (z.B. Ampelphasen, Geschwindigkeitsbegrenzungen), können entsprechende Fahrfunktionen für mehr Verkehrssicherheit und Komfort sorgen und den Verkehrsfluss verbessern.

#### V. Bedarfsgerechte Stadtplanung und Gestaltung des öffentlichen Raums

Das Konzept einer autofreien oder autoarmen Altstadt wird grundsätzlich begrüßt. Bereits in den 90er Jahren hatte die BMW Group hierzu eine Pressemitteilung veröffentlicht. Dabei muss die Umgestaltung im öffentlichen Raum immer mit Augenmaß vollzogen und die unterschiedlichen Bedürfnisse berücksichtigt werden: alle Ziele in der Stadt sollten mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein. Zielführend ist es, die Effizienz der Straßennutzung zu steigern, so dass Win-Win-Win- Lösungen für Anwohner, Besucher mit allen Modi und die Allgemeinheit möglich werden. Wie das Beispiel der Münchner Altstadt zeigt, bedeutet „autofrei“ de facto, dass das Parken im öffentlichen Raum eingeschränkt oder ganz aufgegeben wird, die Parkhäuser aber noch mit dem privaten PKW erreichbar sein werden. Deshalb sollte weniger von autofreien Städten gesprochen werden, als vielmehr von lebenswerten und gut erreichbaren Städten. Nur dann können Staus und Parksuchverkehr reduziert und gleichzeitig eine breite Akzeptanz erreicht werden.

Die verabschiedeten CO<sub>2</sub> Reduktionsziele in der europäischen CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung sehen eine Reduktion um 37,5% ggü. dem Jahr 2021 vor. Zur Erreichung dieser Ziele wird im europäischen Durchschnitt ein Anteil elektrifizierter Neufahrzeugzulassungen von ca. 50% erforderlich sein. Deutschland wird als einer der Hauptmärkte für Elektromobilität einen überproportionalen Beitrag leisten müssen, um andere EU Mitgliedstaaten mit wesentlich niedrigeren Marktanteilen zu kompensieren. Vor dem Hintergrund der aktuell im Rahmen des Green Deal besprochenen Zielverschärfungen zur CO<sub>2</sub> Reduktion (EU Kommission -55%; EU Parlament -60%) wird jetzt schon über eine Verschärfung der erst in 2019 beschlossenen CO<sub>2</sub> Flottenzielwerte gesprochen. Dies wird einen noch höheren Anteil der Elektromobilität im Zeitraum bis 2030 erfordern.

Um diesen Markthochlauf zu ermöglichen, muss in gleichem Maße der Aufbau der Ladeinfrastruktur vorangetrieben werden. Dies gilt sowohl für die öffentliche Ladeinfrastruktur aber insbesondere auch für Ladeinfrastruktur zuhause und am Arbeitsplatz. Insbesondere in großen Städten müssen auch für „Laternenparker“ (ohne private Stellplätze) neue Konzepte ermöglicht werden, mit denen Ladevorgänge einfach, schnell und komfortabel für die Nutzer\*innen werden. Dafür können z.B. innerstädtische Schnellladehubs den Aufbau weiterer öffentlicher Ladeinfrastruktur ergänzen. Um Wettbewerb im Bereich des Ladens zu ermöglichen, müssen die Kommunen hierfür diskriminierungsfrei Flächen und Netzanschlußkapazitäten zur Verfügung stellen.



# Anhörung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr im Bayerischen Landtag zum Thema „Die Zukunft des motorisierten Individualverkehrs“

Statement der Audi AG

## Kurzpräsentation AUDI AG

Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Aus dem Hauptquartier in Ingolstadt heraus gesteuert, ist Audi weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 16 Standorten in elf Ländern.

2019 hat der Audi-Konzern rund 1,845 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 8.205 Sportwagen der Marke Lamborghini und 53.183 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2019 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 55,7 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 4,5 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Mit neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und attraktiven Services ist Audi weiter unterwegs zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität.

## Prognose 2020

Die anhaltende Corona-Pandemie hatte im ersten Halbjahr deutliche Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung des Audi-Konzerns, seine Auslieferungszahlen und seine finanziellen Kennzahlen.

Seit Mai ist weltweit eine deutliche Erholung in den Märkten spürbar – wenn auch mit heterogener Ausprägung. Der September war der bisher beste Monat des Jahres, in dem Audi 18% mehr Fahrzeuge als im Vorjahresmonat verkaufte. Im 3. Quartal stiegen die Auslieferungen insgesamt um 6,4%. Besonders gut waren die Auslieferungen in China, wo diese zwischen Juli und September signifikant höher waren als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum.

In Europa lagen die Verkäufe im dritten Quartal wieder auf Vorjahresniveau.

In den USA hingegen blieb Audi aufgrund von „Covid-19-Lieferengpässen“ im dritten Quartal hinter den Verkäufen des Vorjahreszeitraums zurück.

Auf Basis unserer zum Halbjahr gegebenen Prognose für das Gesamtjahr 2020, erwartet der Audi-Konzern ein Operatives Ergebnis erheblich unter Vorjahr, welches jedoch klar positiv sein sollte.



### Elektromobilität

Audi verfolgt eine ambitionierte E-Roadmap. Dazu wird das Unternehmen das Portfolio an Plug-in-Hybrid- und rein elektrischen Modellen auf rund 30 elektrifizierte Modelle, davon rund 20 rein elektrische, erweitern. Derzeit sind auf dem Markt bereits der Audi e-tron und der Audi e-tron Sportback erhältlich, der e-tron GT – eine viertürige Limousine – steht kurz vor dem Produktionsanlauf. Dies ist der erste elektrisch-angetriebene Audi, der in Deutschland gebaut wird.

### Nachhaltige Mobilität

CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität ist für Audi die Basis für weiteres Wachstum. Deshalb hat sich das Unternehmen als einer der ersten Automobilhersteller – gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern – zu den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens bekannt. Audi wird einen Beitrag zu dem Ziel leisten, bis 2050 CO<sub>2</sub>-neutral zu werden. Daher will Audi zudem bis 2025 bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral an allen Standorten produzieren.

Dem Verkehrssektor kommt eine wichtige Aufgabe für die Erreichung der Pariser Klimaziele zu und wir sind bereit unseren Beitrag zu leisten. Audi hält die Erreichung der nochmals verschärften Klimaziele für möglich. Eine wichtige Rolle wird dabei eine schnelle zunehmende Elektrifizierung des Fahrzeugbestandes einnehmen. Audi ist gut vorbereitet mit rund 12 Milliarden Euro Investment in E-Mobilität bis 2024. Wie schnell sich E-Mobilität durchsetzt, hängt jedoch maßgeblich von den Rahmenbedingungen ab: einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur, der ausreichenden und preiswerten Versorgung mit sauberen Energien sowie ausreichende Kapazitäten für die Produktion von Batteriezellen – auch und gerade in Deutschland.

### Neue Mobilitätslösungen

Im Zuge der Beschäftigung mit der Mobilität setzen wir uns mit neuen Geschäftsmodellen rund um diesen Bereich auseinander. Auch hier ist nachhaltige Premium-Mobilität unser Ziel, als Beispiel sei hier „Audi on Demand“ genannt. Unter der Dachmarke „Audi on Demand“ baut Audi Mobilitätsangebote konsequent aus. Es stellt die Anforderungen des Kunden in den Fokus. An 38 Standorten in Deutschland können Kunden online jedes verfügbare Auto im Detail ansehen, ein bestimmtes Modell auswählen und buchen. Audi on Demand steht Kunden in Deutschland, Spanien, Großbritannien, China und Singapur zur Verfügung.

Eine wichtige Säule unserer Aktivitäten in Sachen Mobilitätsinnovationen stellt die Audi Business Innovation GmbH dar. Sie wurde 2013 von der AUDI AG als eine 100-prozentige Tochtergesellschaft ins Leben gerufen, um dem Kerngeschäft neue Impulse zu geben. Das Ziel dieser Einheit ist es, die Mobilität der Zukunft zu gestalten und neue Geschäftsmodelle - über das Auto als Produkt hinaus - umzusetzen. Hierfür werden innovative Konzepte entwickelt und Produkte und Services an der Schnittstelle zwischen Technologie, digitalen Geschäftsmodellen und Mobilität betrieben und halten entsprechende Beteiligungen.

Darüber hinaus arbeitet die Audi Business Innovation GmbH in unterschiedlichen Formen mit externen Partnern aus den Bereichen Mobilität und Digitalisierung zusammen und erweitert mit digitalen Services das Leistungsspektrum der AUDI AG.



### Digitalisierung

Die Car.Software Organisation bündelt als eigenständige, markenübergreifende Einheit die Software-Kompetenzen im Volkswagen Konzern. Mit einem eigenen Betriebssystem für alle Modelle des Volkswagen Konzerns, einer automobilen Daten-Cloud und einer neuen Elektronik-Architektur setzt sich die Organisation seit Anfang Juli 2020 einen straffen Fahrplan für die nächsten Jahre. Ziel ist es, bis 2025 den Eigenanteil an der Software in den Fahrzeugen auf 60 Prozent zu erhöhen – der heutige Anteil an der Software liegt bei unter 10 Prozent.

Der volle Funktionsumfang des von der Car.Software Organisation verantworteten Betriebssystems VW.OS wird erstmals in einem Leuchtturmmodell von Audi eingesetzt, das in Rekordzeit bei „Artemis“ entstehen soll – einer neuen agilen Einheit, die in enger Zusammenarbeit mit der Car.Software Organisation enorm beschleunigte Entwicklungsprozesse ermöglichen soll.

Ihren organisatorischen Schwerpunkt baut die Car.Software Organisation im High Tech-Hub „IN Campus“ in Ingolstadt auf. Seit 1. Juli konnten viele Fachkräfte aus den Konzernmarken und -gesellschaften für einen Eintritt in die Car.Software Organisation gewonnen werden. Bis zum Ende des Jahres sollen bereits rund 5.000 Fachkräfte unter dem Dach der Car.Software Organisation zusammenarbeiten.