

Mobilität & Logistik

Wo wir stehen & was wir wollen

Mobilitätsanbieter, Technologieentwickler und Verkehrsunternehmen haben in den vergangenen Jahren mit innovativen Lösungen – von Sharing-Angeboten, über die Entwicklung autonomer Fahrzeuge bis hin zu datenbasierten Plattformlösungen einen entscheidenden Beitrag zur Zukunftsfähigkeit der Branche geleistet und Innovationen konstant vorangetrieben. Dabei treffen sie immer wieder auf bürokratische Hürden, Zurückhaltung gegenüber neuen, digitalen Mobilitätsformen und eine unzureichende Finanzierung für Zukunftstechnologien. Menschen brauchen Zugang zu bezahlbaren, umweltfreundlichen und individuellen Mobilitätsoptionen – in der Stadt wie im ländlichen Raum. Die Verlagerung zu klimafreundlichen Verkehrsmitteln ist dann erfolgreich, wenn nachhaltige Verkehrsangebote attraktiv, flächendeckend und grenzüberschreitend verfügbar sind.

Mobilität ist zudem ein zentraler wirtschaftlicher Treiber, nicht nur für die Mobilitätsbranche, sondern für die gesamte deutsche Wirtschaft. In wirtschaftlich angespannten Zeiten müssen sich Unternehmen umso mehr auf verlässlichen Verkehr – von Personen wie Gütern – verlassen können. Die Bundesregierung der Legislaturperiode 2025 – 2029 muss eine Vision für vielfältiges und nutzerorientiertes Mobilitätsangebot entwickeln und dann unbürokratisch mit allen beteiligten Akteuren umsetzen. Sie muss sicherstellen, dass Deutschland weiterhin ein attraktiver Markt für neue, digitale und nachhaltige Mobilitätskonzepte bleibt und wieder eine Führungsrolle bei der Entwicklung innovativer Mobilitäts-technologien einnimmt.

Handlungsempfehlungen für die neue Legislaturperiode

- **Die Mobilitätsbranche digital und zukunftsfit machen:** Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) braucht ein Update – Prozesse und Urkunden im PBefG müssen vollständig digitalisiert werden. Es braucht zudem flexiblere Tarife, während sich der Bedarf für eine Rückkehrpflicht oder die kleine Fachkunde längst überholt hat, sodass beide entfallen können. Ein bundesweites digitales Register für Ride-Hailing- und Taxilizenzen schafft Transparenz für Mobilitätsplattformen und Reisende. Das Management von Fahrzeugflotten im Mietwagen-, Car-Sharing und Micromobility-Bereich sollte durch digitale Versicherungskennzeichen und Zulassungsdokumente digitalisiert und vereinfacht werden.
- **Straße und Schiene konsequent digitalisieren:** Der Bund muss die Digitalisierung von Straße und Schiene, einschließlich im ÖPNV, mit starkem finanziellem Fundament vorantreiben. Intelligente Verkehrssysteme können Verkehre effizienter lenken, nachhaltige Routenplanung ermöglichen und das Verkehrsaufkommen besser analysieren. Auf der Schiene tragen vernetzte Infrastrukturen und Fahrzeuge zu mehr Kapazitäten, höherer Zuverlässigkeit und besserer Reisendeninformation bei. Zudem leisten digitale Technologien in Bussen und Bahnen einen wichtigen Beitrag zur Barrierefreiheit.

97%

der Deutschen geben an, ihr Mobilitätsverhalten in den letzten 5 Jahren verändert zu haben.¹

¹ ↗Bitkom Presseinformation »Mehr Rad, mehr Carsharing: Klimakrise treibt Mobilitätswende«, 2023

- **Nachhaltige Mobilität durch digitale Lösungen fördern:** Sharing-Angebote bieten eine wichtige Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Der Bund muss die Nutzung von Sharinglösungen durch ein einheitliches Begriffsverständnis, Unterstützung für Kommunen und ein angemessenes Haftungsregime fördern. Ein weiterer Hebel liegt in der Vereinfachung inter- und multimodaler Reiseketten – hier muss sich die Bundesregierung in der EU für faire, angemessene und diskriminierungsfreie Zugangsbedingungen einsetzen. Eine starke Infrastruktur und praxistaugliche Regelungen für bidirektionales Laden setzen zudem Anreize für den Umstieg auf Elektroantriebe. Ein kohärentes, praxisnahes Mobilitätsdatenökosystem, das die Bedürfnisse von Datennutzern und Datenbereitstellern berücksichtigt, fördert zudem wichtige Innovationen für nachhaltige Mobilität.
- **Autonomes Fahren als Schlüsseltechnologie für die Verkehrswende und die zukünftige automobilen Wertschöpfungskette verstehen und konsequent vorantreiben:** Um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie im autonomen Fahren zu sichern, muss die Politik private Investitionen in Level-4-Systeme durch attraktivere Rahmenbedingungen fördern und die Kapitalmarktunion in der EU vorantreiben. Zudem sollte die öffentliche Förderung auf wenige Modellregionen konzentriert werden, um dort Verkehre mit mehreren Tausend Fahrzeugen als Vorbild für andere Regionen zu ermöglichen. Die Straßenverkehrsordnung muss angepasst werden, um Rechtsunsicherheiten für Betreiber und Hersteller zu vermeiden, wie es die Schweiz bereits plant. Schließlich sollte die in der EU-Verordnung 2018/858 verankerte Kleinserienbeschränkung für Level-4-Fahrzeuge so angepasst werden, dass unbegrenzte Fahrzeugserien zugelassen werden können, um eine ausreichende Verfügbarkeit zu gewährleisten.
- **Potenziale des teleoperierten Fahrens voll ausschöpfen:** Der Gesetzgeber arbeitet an einer Straßenverkehr-Fernlenkverordnung (StVFernLV), um einen rechtlichen Rahmen für Teleoperiertes Fahren zu schaffen. Statt Einzelgenehmigungen sollte die Typgenehmigung für Fahrzeuge mit Fernlenkfunktion ermöglicht werden, um die Skalierbarkeit zu sichern. Sollte die bisherige Konzeption beibehalten werden, muss zumindest klargestellt werden, dass es keine Stückzahlbegrenzung gibt, um Rechtssicherheit zu gewährleisten. Das Zusammenspiel von autonomem und ferngesteuertem Fahren könnte ein zentrales Element dieses Technologiefelds sein. Dafür muss das Verhältnis von StVFernLV und AFGBV klar geregelt und der Rahmen für den Wechsel der dynamischen Fahraufgabe zwischen den Technologien festgelegt werden.

63%

der Deutschen sind mit dem Nahverkehrsangebot in ihrem Alltag unzufrieden.²

43%

der Deutschen nutzen Sharing-Angebote.³

² ↗ Bitkom Presseinformation »Die Hälfte möchte On-Demand-Mobilität nutzen«, 2023

³ ↗ Bitkom Presseinformation »Mobilität: 4 von 10 nutzen Sharing-Angebote«, 2024