

**Protokoll**  
18.03.2019

*Datum:*

*Unzeit:*  
11:20 – 15:40  
Uhr

*Ort:*  
Erbacher Hof, Mainz  
Martin-Buber-Raum (EG)

<b>VERANSTALTUNG:</b>	<b>Mobilitätskonsens RLP, Regionalforum Mainz</b>
<b>DOKUMENTATION:</b>	<b>Denkfabrik #1: Mobil in der Stadt</b>
<b>MODERATOR / CO-MODERATION:</b>	Johannes Reimann (spitzenkraft.berlin), Jana Gallus (raumkom)
<b>PROTOKOLLFÜHRER:</b>	Johannes Reimann (spitzenkraft.berlin)



## TAGESORDNUNG

**Montag 18.03.2019**

11:15 Uhr    Beginn

11:20 Uhr	12:05 Uhr	Runde 1: Gruppe Pik
12:15 Uhr	13:00 Uhr	Runde 2: Gruppe Herz
14:00 Uhr	14:45 Uhr	Runde 3: Gruppe Karo
14:55 Uhr	15:40 Uhr	Runde 4: Gruppe Kreuz

16:00 Uhr    Ende

## Ergebnisse der Zurufabfrage



## AUSBAU DES ÖPNV

1. bezahlbarer ÖPNV — Adressiert werden die hohen Ticketpreise, die den ÖPNV nicht zur wettbewerbsfähigen Option machen.

2. **einfaches Tarifsysteem** — Beklagt werden insbesondere die ärgerlichen und unnötig komplizierten Regelungen für Reisende über Verbundgrenzen hinweg. Integration gebe es zwar mit Frankfurt, aber beispielsweise nicht mit dem Mainzer Umland. Es entsteht die Idee eines Ländergrenzen übergreifendes Einheits-ticket für die gesamte Großregion Rhein, Main, Rheinhessen usw.
3. **attraktiver ÖPNV** — Der ÖPNV wird aufgrund einer Vielzahl von Mängeln (Takete, Tarife, Verspätungen, Reisekomfort etc.) nicht als ernstzunehmende Mobilitätsoption gewertet.
4. **komfortables Umsteigen** — Es wird gefordert, das Umsteigen zwischen verschiedenen ÖPNV-Komponenten (z.B. von Bahn nach Bus), aber auch zwischen verschiedenen Transportmodi (z.B. MIV nach ÖPNV) durch alle bekannten Maßnahmen flächendeckend zu vereinfachen.
5. **Mobilitätsstationen** — Dazu wäre auch die deutlich vermehrte Einrichtung von Mobilitätsstationen zu prüfen und in die Wege zu leiten.

## STEUERUNG UND REGULIERUNG

Die Teilnehmer\*innen äußern Unverständnis darüber, dass vonseiten Verantwortlichen nicht mehr unternommen wird, um die Verkehrsströme effizienter zu bewältigen; dazu gehöre eine striktere Regulierung von Verkehr genauso wie die intelligente Steuerung mittels Instrumenten der Digitalisierung.

## EMISSIONSFREIE MOBILITÄT

Dieses Prinzip steht als Meta-Ziel über und hinter den meisten geäußerten Gedanken. Zweifel an ihrer Notwendigkeit bestehen gar nicht.

## AUSBAU VON SHARING-ANGEBOTEN

Car und Bike Sharing sollte es gerade in der Stadt mehr geben. Sie werden allerdings explizit nicht mit dem ÖPNV in Zusammenhang gebracht.

## GEGENSATZ VERKEHRS-, LEBENS- UND PARKRAUM

Es gibt mehrere Plädoyers dafür, dass die intensive Flächennutzung durch den Verkehr, sowohl in seiner Form als Strom als auch als ruhender Verkehr, der Lebensqualität grundsätzlich abträglich ist und insbesondere Städte, weil in ihnen deutlich

mehr Menschen auf engem Raum zusammenleben, den öffentlichen Raum als Lebensraum deutlich stärken müssten.

## TEMPO 30 IN DER STADT

Es wird flächendeckend Tempo 30 innerorts gefordert. Das erregt unter den Teilnehmer\*innen nahezu keinen Widerspruch.

## FAHRVERBOTE

1. **vermeiden** — Es finden sich Wortbeiträge dahingehend, dass Fahrverbote für Fahrzeuge mit bestimmten Motoren in den Städten vermieden werden sollten. Das löse das Grundproblem nicht.
2. **forcieren** — Gegenstimmen formulieren, dass ihrer Ansicht nach die vorgesehenen Einschränkungen noch viel zu lasch daherkämen und Fahrverbote auf weitere Motoren- und Antriebsklassen ausgeweitet werden müssten, um Städte wirklich nennenswert entlasten zu können.

## RADVERKEHRSFÖRDERUNG

1. **Radwege/ Radschnellwege** — Es fehle grundsätzlich an einem adäquaten Angebot von Radverkehrsanlagen.
2. **Fahrradabstellanlagen** — Auch solche fehlten in nennenswerter Zahl; insbesondere komfortable und sichere Anlagen würden benötigt, da der Absatz an hochpreisigen Pedelecs weiter steige.

## BARRIEREFREIHEIT

Es wird gefordert, diese nicht nur pflichtgemäß für den ÖPNV einzuführen, sondern alle Verkehrsträger barrierefrei zu gestalten.

## FLÄCHENKONFLIKTE

1. **Konkurrenz der Verkehrsträger** — Das in Städten ohnehin begrenzte Flächenangebot äußere sich insbesondere dann, wenn einzelne Verkehrsteilnehmer\*innen ihre Privilegien selbst erweiterten und Flächen nutzten, zulasten meist der nicht motorisierten Fortbewegung.

2. **Verkehrssicherheit Abbieger (Fuß und Fahrrad)** — Fuß- und Radverkehr litten besonders unter den motorisierten Abbieger\*innen und ihrer Überzeugung, die Straße gehöre vollständig ihnen. Die daraus entstehende Unachtsamkeit werde den Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen sehr oft zum Verhängnis.
3. **gleichberechtigte Ampelschaltung Fußgänger** — Fußgänger\*innen würden stets benachteiligt, das zeige sich beispielsweise in der Ampelschaltung; die Querungsdauer sei häufig viel zu kurz geplant, außerdem erhielten sie deutlich weniger Anteile als beispielsweise der motorisierte Verkehr.

## PARKRAUMBEDARF SUBURBAN

Der steigende Mietpreis in Citylage führe zum Umzugsdruck an die Stadtränder, wo wiederum nicht genügend Flächen für den ruhenden Verkehr vorhanden seien.

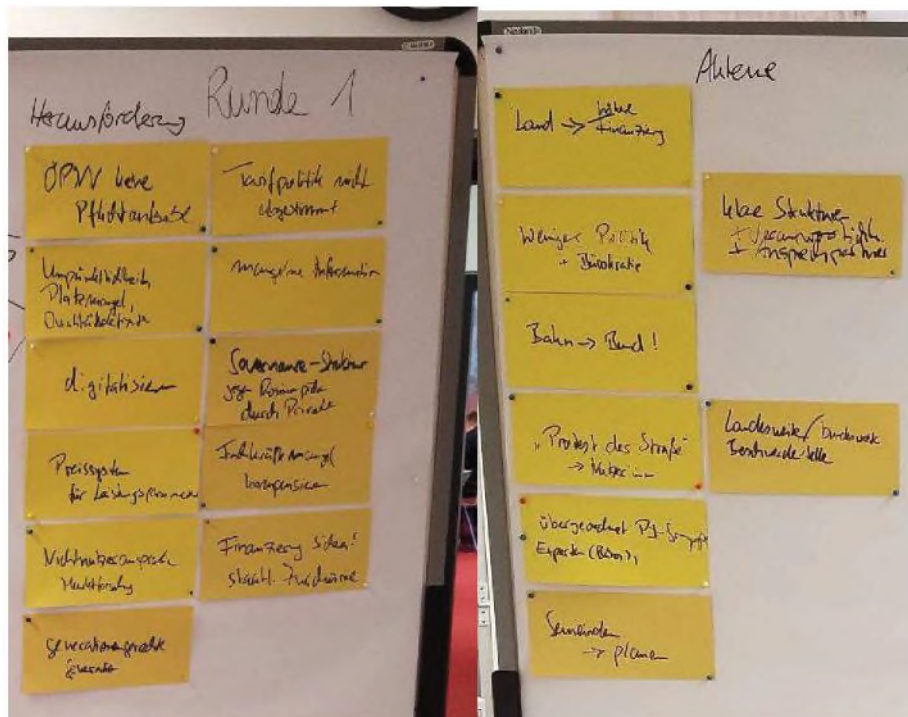
## INTELLIGENTE VERKEHRSFÜHRUNG

Auf Autobahn gelänge es ohne weiteres, angepasst an die Verkehrslage Fahrspuren zu öffnen oder zu schließen und dynamische Verkehrslenkung zu betreiben. Auch Städte seien künftig darauf angewiesen, dass ihre Verkehrsanlagen intelligent und dynamisch auf die Nachfrage reagieren könnten.

## AUSBAU LADEINFRASTRUKTUR ALLE E-VERKEHRSMITTEL

Nicht nur der Ausbau der E-Ladesäulen für Pkw komme schleppend voran; auch andere E-Verkehrsmittel, etwa Pedelecs oder E-Scooter, warteten weiterhin auf eine praktikable Lösung.

## Vertiefung



## AUSBAU DES ÖPNV (15 PUNKTE)

### Herausforderungen

- Der ÖPNV in Rheinland-Pfalz müsse zur Pflichtaufgabe werden, um notwendige Maßnahmen durchsetzen zu können. Damit ließen sich auch verbindliche und höhere finanzielle Ressourcen verknüpfen.
- Mithilfe einer angemessenen Governance-Struktur müsse der ÖPNV als Angebot der Daseinsvorsorge stabilisiert werden, statt es dem Markt zu überlassen, ob sich beispielsweise private Unternehmer nur die Rosinen unter den Konzessionen herauspicken.
- Der ÖPNV müsse seine Qualitätsdefizite — bspw. Unpünktlichkeit, Platzmangel, mangelhafte Fahrgastinformationen — schnellstens in den Griff bekommen.
- Es gelte, intensive Marktforschung zu betreiben, um nicht nur diejenigen weiterhin zu transportieren, die ohnehin den ÖPNV nutzen, sondern um vor allem die vielen Autofahrer\*innen für das Angebot des ÖPNV zu gewinnen. Es

herrsche weitgehende Unwissenheit, wie Nichtnutzer\*innen angesprochen werden könnten.

- Um eine echte Alternative zum Pkw zu bieten, müssten die verschiedenen ÖPNV-Einheiten ihre Tarifpolitik untereinander abstimmen. Brüche an den Gebietsgrenzen führten zu Unannehmlichkeiten und dadurch zu Fahrgastverlusten.
- Es brauche zudem ein Tarif- bzw. Preissystem, das die Leistung des ÖPNV plausibel widerspiegele. 15 Euro zu zahlen, nur weil das Ziel sich in einer anderen Tarifzone befinde und möglicherweise in einem anderen Verbund, obwohl die Strecke äußerst kurz sei, schrecke deutlich ab.
- Der ÖPNV habe ein Fachkräfteproblem. Es fänden sich kaum mehr interessierte Menschen für den Beruf des Busfahrers/ der Busfahrerin.
- Der ÖPNV müsse bei der Digitalisierung mitziehen. Das betreffe insbesondere die Fahrgastinformation.
- Es brauche generationengerechte Fahrzeuge, die genauso barrierefreie Sitzmöglichkeiten wie auch Flächen für Menschen mit Gepäck und für Kinderwagen böten.

#### Akteure

- Das Bundesland Rheinland-Pfalz müsse für eine höhere Finanzierung sorgen.
- Politik und Bürokratie sollten sich deutlich weniger einmischen; meist funktionierten lokal entwickelte Lösungen ohne Hemmnisse von außen hervorragend.
- Die Bundesregierung müsse die Bahn deutlich stärken.
- Es brauche transparente Strukturen, die auch die Verantwortlichen sowie die Ansprechpartner erkennen ließen. Ob beispielsweise eine Beschwerde bei einer landesweiten Schiedsstelle dazu führe, dass das lokale Verkehrsunternehmen sich verbessere, wurde deutlich angezweifelt.



- Es müsse sich ein ›Protest der Straße‹ formieren, um deutlich zu machen, dass die Nutzerschaft des ÖPNV die fortbestehenden Mängel und Ineffizienzen leid sei.
- Es müssten übergeordnete Projektgruppen eingesetzt werden, denen auch unabhängige Experten angehören sollten.
- Die Gemeinden sollten ihre Aufgabe, Siedlung und Verkehr zu planen, deutlich ernster nehmen.

Ergebnisse der Zurufabfrage



**STADT-UMLAND-VERNETZUNG**

1. Systemgrenzen — ÖPNV höre üblicherweise an den Gemeindegrenzen auf. Das entspräche allerdings nicht den Fortbewegungsmustern, insbesondere vor dem Hintergrund steigender Pendlerzahlen. Sowohl im ÖPNV als auch im MIV

müsse die Vernetzung von Stadt und Region deutlich besser berücksichtigt werden.

- 2. administrative Grenzen** — Dasselbe Phänomen sei bei Kreis-, Länder- oder nationalen Grenzen zu beobachten. Durch Brüche verlöre der ÖPNV viele Fahrgäste.
- 3. Erweiterung** — Beispielsweise die Mainzer Straßenbahn sollte deutlich bis ins Umland verlängert werden.

## PRINZIPIEN DER KÜNFTIGEN MOBILITÄT

- 1. Ressourceneffizienz** — Verkehr müsse seine Ressource, beispielsweise Flächen, effizient einsetzen.
- 2. Ideal emissionsfrei** — Der Schadstoffausstoß müsse verringert bis gänzlich vermieden werden.

## ANREIZE FÜR UMWELTGERECHTEN VERKEHR

- 1. ÖPNV-Bevorrechtigung** — Busse sollten im Straßenverkehr flächendeckend bevorrechtigt werden, durch entsprechende Ampelschaltungen, eigene Busspuren und verwandte Maßnahmen.
- 2. Kombispur** — Auf der ÖPNV-Vorrangspur sind weitere zulässige Verkehre denkbar, etwa Taxen und das Fahrrad.
- 3. Parkraum** — Es gäbe in städtischen Lagen zu viele Abstellmöglichkeiten für Pkw. Für eine effektive Förderung des Umweltverbunds käme man mindestens an einer Halbierung der Stellplatzahlen, perspektivisch aber an einer weitergehenden Minimierung nicht vorbei.
- 4. Parkraumbewirtschaftung** — Der vorhandene Parkraum müsse zudem vernünftig bewirtschaftet werden.
- 5. Verkehrslenkung** — Es brauche effektive Instrumente, Verkehrsströme zu steuern. Das freie Spiel der Kräfte funktionierte nicht, stärkere Eingriffe seien notwendig,

6. **City Maut** — Ein Beitrag erwähnt die City Maut als Maßnahme zur Verkehrslenkung. Das Instrument sei gut erprobt.

## BAULEITPLANUNG

Verkehr entstünde nur als Folge der Siedlungsplanung; Instrumente der Bauleitplanung müssten daher auf umweltfreundliche Mobilität hin überprüft und angepasst werden.

## UMSTEIGEN

1. **Anreize** — Es bedürfe vielfältiger Anreize, um Menschen zum Umsteigen zu bewegen.
2. **multimodales Angebot** — Dazu gehöre etwa, viele Mobilitätsoptionen vorzuhalten.
3. **Park and Ride** — Die Verknüpfung des MIV mit dem ÖPNV wird weiterhin als hilfreich angesehen.
4. **Schnittstellen** — Attraktive Umstiegspunkte, beispielsweise Mobilitätsstationen, müssten zur Erhöhung der Umsteigebereitschaft geschaffen werden.

## BEFRIEDIGUNG INDIVIDUELLER MOBILITÄT

Es sei grundsätzlich die Frage zu stellen, inwieweit künftig noch das Bedürfnis nach individueller Mobilität gestillt werden können; einerseits in welchem Umfang und andererseits auf welche Weise.

## SHARING ANGEBOTE

Das Prinzip des Teilens von Fahrzeugen müsse weiter ausgebaut werden.

## RADVERKEHR

1. **Abstellanlagen** — Es brauche Möglichkeiten zum Sicheren Abstellen sowohl beim Umstieg als auch am Ziel.
2. **Radwege** — Gut ausgebaute Radwege fehlten bislang weitestgehend.

## SICHERHEIT

Sowohl öffentliche Sicherheit an den Zugangspunkten für Mobilität als auch das sichere Reisen seien ein wichtiges Thema.

## LADEINFRASTRUKTUR

Die Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge müssten deutlich ausgebaut werden.

## Vertiefung



## STADT-UMLAND-VERNETZUNG (13 PUNKTE)

### Herausforderungen

- Die Vernetzung sei in beide Richtungen zu denken, also vom Land in die Stadt hinein und von der Stadt auf das Land hinaus.
- Es bedürfe einer intensiven Abstimmung zwischen der Stadt und den umliegenden Gemeinden.
- Die Kooperation sei deutlich zu verbessern.

- P+R-Angebote seien vermehrt zu schaffen und die bestehenden Kapazitäten deutlich auszubauen.
- Zwischen Verkehrsverbänden seien Übergangstarife zu vereinbaren, die sich für die Reisenden lohnten.
- Insgesamt brauche es außerdem stufenlose Tarifkonzepte.
- Für die Mitnahme des Fahrrads im ÖPNV brauche es Pauschalen und für die Verknüpfung mit Bike Sharing Kombitarife, um nicht bei jedem Anbieter ein extra Ticket lösen zu müssen.

#### Akteure

- Das Land Rheinland-Pfalz soll insgesamt mehr fördern und unterstützen.
- Das Land und die Kommunen sollen sich um Radschnellwege kümmern.
- Für den ÖPNV sollte das Land gegenüber den Aufgabenträgern Mindeststandards erarbeiten.
- Es brauche von den Beteiligten ganz konkrete Stadt-Umland-Verkehrskonzepte.

## ORDNUNGSRAHMEN (13 PUNKTE)

#### Herausforderungen

- Verkehrsraum sei knapp, egal welche Politik und welche Maßnahmen man bevorzuge.
- Der rechtliche Rahmen müsse überarbeitet werden, um umweltschädlichen Verkehr zu vermindern und -freundlichen Verkehr zu fördern.
- Gleichzeitig solle aber lieber mit Anreizen als mit Verboten gearbeitet werden.
- Es brauche weiterhin massive Bewusstseinsarbeit. Vor allem die Möglichkeiten und Vorzüge des ÖPNV oder des Radverkehrs hätte sich noch längst nicht in den Köpfen der Menschen festgesetzt.

- Das Angebot für den ÖPNV müsse deutlich verbessert werden, insbesondere für Menschen mit Gepäck oder Einkaufstaschen.
- Im ÖPNV müsse außerdem viel stärker auf Anschlusssicherheit geachtet werden.
- Es brauche darüber hinaus attraktive Tarife, beispielsweise das 365-Euro-Ticket, und Spezialtickets für ökonomisch Benachteiligte, wie etwa Sozialtickets.
- Jedes Unternehmen solle Jobtickets an die Belegschaft vergeben.
- Verkehrsträger sollten je nach ihrer Auslastung bevorrechtigt werden. Beispielsweise könnte es extra Fahrspuren für Pkw mit mehreren Insassen geben.
- In der Peripherie sollten weitere Pendlerparkplätze eingerichtet werden, um das Verkehrsaufkommen durch Pendlerströme zu reduzieren.

#### Akteure

- Unternehmen seien gefordert, stärker die Mobilität ihrer Belegschaft zu beeinflussen.
- Es könnten Pendlerbusse eingerichtet werden, in Kooperation von Unternehmen, Landkreisen und Städten. Das helfe möglicherweise dabei, die hohen Kosten der Unternehmen, etwa für Stellplätze, zu reduzieren.
- Landesautomat
- Das Land müsse gegenüber den Kommunen hinsichtlich der Verkehrspolitik deutlich verbindlicher durchgreifen.

## Themenspeicher



- Es wird das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV genannt. Das befinde sich zwar auf dem Weg, die Umsetzung liege allerdings deutlich hinter den Ansprüchen zurück.
- Als Instrument gegen die anhaltende Flächenkonkurrenz durch die Verkehrsträger nennt ein Beitrag Shared Space.



14:00 Uhr – 14:45 Uhr, Runde 3: Gruppe Karo

Ergebnisse der Zurufabfrage



**LÄRM UND SCHADSTOFFE**

Diese müssten als Effekte bei jeder künftigen Mobilität weitestgehend vermieden werden.

## VERKEHRSSICHERHEIT

Ihre Herstellung sein ein übergeordnetes Gebot.

## PAKETDIENST/DROHNE

Als Maßnahme zur Entlastung des Straßenverkehrs (Stichwort Zustellfahrzeuge) erhoffe man sich von Erforschung und Erprobung positive Effekte.

## RADVERKEHRSFÖRDERUNG

1. **Ausbau Radwege** — Ohne eine gute Radwegeinfrastruktur sei Mobilität nicht zukunftsfähig zu machen.
2. **Fahrradstraßen** — Sie kämen als gutes Instrument infrage, um dem Radverkehr Vorrang einzuräumen.
3. **Fahrradabstellanlagen** — Sie seien wesentlich, um das Radverkehrsverhalten zu befördern.
4. **Radverkehr auf der Straße** — Im Gegensatz zu den Positionen bekannter Verbände sprach der Redebeitrag sich dafür aus, Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen, um seine Sichtbarkeit zu erhöhen, seine Akzeptanz durch den MIV zu fördern und damit gefährlichen Situationen insgesamt vorzubeugen.
5. **Tempo 30** — Ein Herabsetzen der generellen Regelgeschwindigkeit innerorts könne eine deutliche Stärkung des Radverkehrs bewirken.

## BAUSTELLENMANAGEMENT

Für alle Verkehrsteilnehmer führe es zu ärgerlichen Störungen, wenn Baustellen ohne weitere Warnung oder Vorabinformation ganz einfach eingerichtet würden und die uninformierten Verkehrsteilnehmer keine Möglichkeit erhielten, bereits ab dem Startpunkt eine alternative Route zu wählen.

## BARRIEREN

1. **Zugänglichkeit** — Es wird gefordert, ein besonderes Augenmerk darauf zu richten, ob die Zu- und Abgangspunkte zu Teilverkehrssystemen (Radverkehr, ÖPNV, MIV) gut zu Fuß zu erreichen seien.

2. **Barrierefreiheit** — Zusätzlich wird die generelle Barrierefreiheit, im Sinne von Erreichbarkeit auch für alle Mobilitätseingeschränkten, angemahnt.

## VERBINDUNGEN

1. **Umgehungsstraßen** — Das Thema Umgehungsstraßen müsse nach wie vor auf der Agenda bleiben, auch wenn sich jetzt alles auf Fahrverbote oder umweltfreundliche Verkehrsmittel konzentriere.
2. **Ringverbindungen** — Für alle Verkehrsmittel wird angemahnt, nicht nur Durchmesser- oder Radialverbindungen zu konzipieren, sondern auch die äußeren Stadtteile mittels Ringverbindungen untereinander anzuschließen.

## OPTIMIERUNG DER VERKEHRSSTEUERUNG

In dynamischer und intelligenter Verkehrssteuerung liege insbesondere in Städten noch viel Potenzial.

## SHARING

Sharing-Angebote seien auszubauen.

## P+R-PLÄTZE

Park and Ride sei ein guter Ansatz. Aber es brauche dafür deutlich größere Anlagen mit entsprechender ÖPNV-Anbindung.

## PARKRAUM

Der Parkdruck durch ruhenden MIV sei nicht zu ignorieren. Dementsprechend müssten verfügbare Flächen aktiv gemanaged und vor allem auch strikt überwacht werden.

## ÖPNV

1. rund um die Uhr — Der ÖPNV müsse ein ganztägiges Angebot vorhalten, um gegenüber dem Pkw konkurrenzfähig zu sein.
2. Konkurrenz gegenüber Pkw — Darin bestehe das wichtigste Kriterium. Erst, wenn der ÖPNV eine gute Alternative bieten könne, würde er als Verkehrsmittel stärker ernst genommen.

3. kostenfreier ÖPNV an den Wochenenden — Als kleinere Lösung gegenüber einem völlig kostenlosen ÖPNV sei über Gratis-Wochenenden nachzudenken.
4. Umstiegs-Schnittstellen — Der Umstieg müsse so leichtgängig und komfortabel wie möglich gestaltet werden; insbesondere auch durch den Ausbau und die Ertüchtigung der entsprechenden Wechsellpunkte.
5. Seilbahnen im ÖPNV — Explizit auch für Städte in Rheinland-Pfalz wird die Prüfung gewünscht, ob Seilbahnen nennenswert zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen könnten.
6. 365-Euro-Ticket — Der in der Politik ventilierte Vorschlag eines Tickets für einen Euro pro Tag sei aufzugreifen und zu prüfen. Dadurch erhalte der ÖPNV mehr Attraktivität und in der Folge größeren Zulauf.
7. Ausbau der Verbünde — Die Verkehrsverbünde beschränkten sich noch zu sehr auf kleine Territorien, was insbesondere für das Umland solcher Verbundgebiete schade sei. Eine Ausbreitung der Verkehrsverbünde solle offensiv vorangetrieben werden.
8. Tram-Verkehr — Die Straßenbahnen sollten als sehr effizientes Verkehrsmittel massiv ausgebaut und erweitert werden.

## REGION STATT BUNDESLAND

Die Grenzen von Bundesländern dürften im ÖPNV generell keine Rolle spielen. Viel wichtiger seien die funktionalen Verflechtungen von Regionen. Ein gutes und gleichzeitig schlechtes Beispiel bilde der Rhein-Main-Verkehrsverbund, der zwar mit Mainz im Verbindung stehe, aber keine echte Verknüpfung der Region von Hessen hinüber nach Rheinland-Pfalz ermögliche.

## INTEGRIERTES TICKET

In Zeiten von Smartphones und Digitalisierung sei es unverständlich, weshalb jeder Mobilitätsanbieter noch sein eigenes Abrechnungsprozedere verfolge und es nicht möglich sei, ein Ticket zu lösen, mit dem sämtliche Mobilitätsformen während der Reise nutzbar sind.

## MEHR AUFENTHALTSRAUM IN DER STADT

Die intensive Flächennutzung des Verkehrs verringere die Lebensqualität in den Städten und verhindere den Aufenthalt von Menschen; zumindest dort, wo keine Fußgängerzonen ausgewiesen sind.

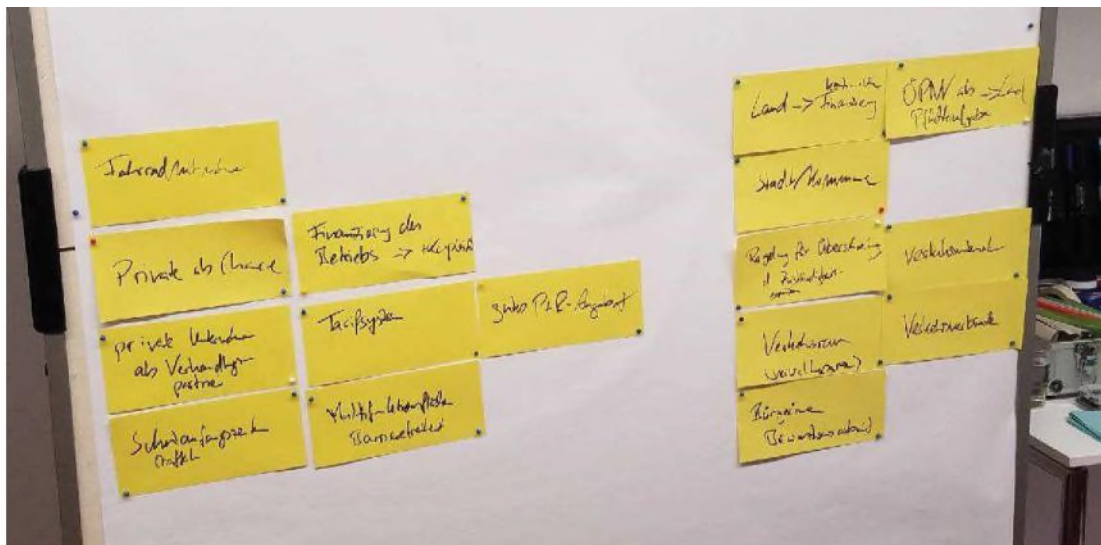
## MIKROMOBILITÄT

Für die letzte Meile seien Elektro-Kleinstfahrzeug vielleicht eine gute Lösung. Hier gebe es von der Bundespolitik Bestrebungen, die begrüßt werden.

## FÖRDERUNG ELEKTROAUTOS

Elektromobilität sei dadurch zu fördern, dass Elektroautos exklusiv auch Busspuren mitnutzen könnten. Außerdem seien öffentliche Parkplätze für E-Autos kostenfrei zu machen.

## Vertiefung



## ÖPNV (16 PUNKTE)

### Herausforderungen

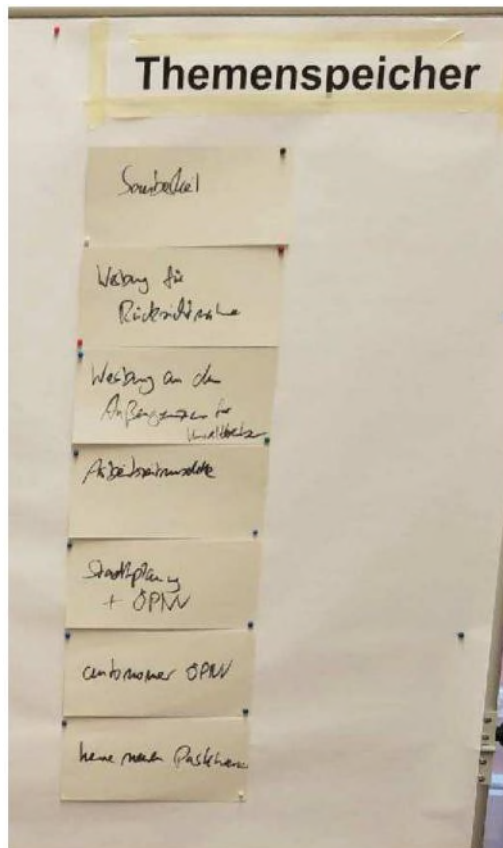
- Die Fahrradmitnahme im ÖPNV müsse verbessert und besser geregelt werden.

- Private Unternehmen im ÖPNV sollten nicht nur als ärgerliche Konkurrenz, sondern im Sinne von Leistungsfähigkeit und Qualitätssteigerung auch als Chance begriffen werden.
- Private Unternehmen müssten als Verhandlungspartner allerdings auch besonders angesprochen werden. Dafür brauche es eine gute Strategie.
- Der Betrieb des ÖPNV müsste deutlich stärker kofinanziert werden, sodass die Kapazitäten im ÖPNV auf ein Maß ausgebaut werden können, das es für eine Verkehrswende dringend braucht.
- Für die Tarfsysteme des ÖPNV wird noch viel Arbeit gesehen.
- Ein gutes Angebot an Park and Ride müsse im ÖPNV selbstverständlich werden.
- Schulanfangszeiten sollten gestaffelt werden, um den Fahrzeugeinsatz zeitlich entzerren zu können. Aktuell stünde die geringe Auslastung zwischen den Spitzen in keinem Verhältnis zum Aufwand zu Schulbeginn.
- In den Fahrzeugen des ÖPNV brauche es großzügige Multifunktionsflächen.

#### Akteure

- Das Land Rheinland-Pfalz sollte eine kontinuierliche Finanzierung des ÖPNV sicherstellen.
- Das Land Rheinland-Pfalz müsse den Kommunen den ÖPNV als Pflichtaufgabe ins Lastenheft schreiben.
- Für die Überschreitung von Zuständigkeiten müssten Regeln festgelegt werden. Grundsätzlich sollte der Verkehrsraum betrachtet werden, nicht die administrative Einheit.
- Weiterhin werden Stadt bzw. Kommune, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen als Akteure benannt.
- An Bürger\*innen gerichtet müsse es deutlich mehr Bewusstseinsarbeit pro ÖPNV geben.

## Themenspeicher



- Sauberkeit als Qualitätskriterium werde viel zu wenig adressiert.
- Für Rücksichtnahme im Straßenverkehr müsse deutlich mehr Werbung gemacht werden.
- An den Grenzen eines kommunalen Gebietes müsse es offensive Werbung geben, die sich an alle einpendelnden bzw. einfahrenden Verkehrsteilnehmer\*innen richtet; um sie davon zu überzeugen, nur mit umweltgerechten Verkehrsmitteln in die Stadt einzufahren.
- Mobilitätsangebote müssten sich viel stärker nach modernen Arbeitszeitmodellen richten.
- ÖPNV müsse im Zuge der Stadtplanung von Beginn an eine übergeordnete Rolle spielen.

- Die technologische Innovation des autonomen Fahrens könnte insbesondere im Zusammenhang mit dem ÖPNV zu interessanten Verbesserungen führen.
- Die Errichtung von neuen Parkhäusern sei nicht mehr zeitgemäß und unbedingt zu vermeiden.



14:55 Uhr – 15:40 Uhr, Runde 4: Gruppe Kreuz

## Ergebnisse aus der Zurufabfrage



## EMISSIONSMINDERUNG

Dieses Ziel stand als übergeordnetes Ziel hinter allen weiteren Gedanken.

## ELEKTROMOBILITÄT

Für den Ausbau der Ladeinfrastruktur brauche es ein integriertes Konzept. Im Augenblick agiere jeder für sich, ohne dass ich ein stimmiges Gesamtbild ergäbe.

## RAUM

1. **bezahlbares Wohnen** — Die abgespannte Situation bei bezahlbarem Wohnraum in Städten führe zu Verdrängungsprozessen und löse weiteren Verkehr aus. In das Zentrum der Betrachtungen zu Mobilität müsse man deshalb das Wohnen als Funktion stellen.
2. **Nahversorgung** — Damit in Zusammenhang stünde außerdem die Frage nach der Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen. Selbst kurze Wege in der Stadt nützten nichts, wenn der nächste Nahversorger erst am Stadtrand zu finden sei.
3. **langfristige Stadt- und Raumentwicklung** — Mit der Stadtplanung setze man die Ausgangsbedingungen für die weitere Entwicklung von Mobilität. Die Planung müsse deshalb weit im Voraus die Mobilität antizipieren, die sie auslösen wird.

## VERKEHRSSTEUERUNG

1. **intelligente Verkehrsleitsysteme** — Es brauche flächendeckend eine dynamische und intelligente Lenkung des Verkehrs, um Ineffizienzen abzubauen.
2. **Parkleitsysteme** — Dies müsse heute zum Standard jeder städtischen Verkehrslenkung gehören.

## MOBILITÄTSLÖSUNGEN AUS EINER HAND

Ein Redebeitrag fordert, Mobilität künftig nur noch integriert anzubieten, sodass weniger die Wahl des Verkehrsmittels im Vordergrund stünde, sondern das komfortable Reiseerlebnis.

## VERFLECHTUNGEN

1. **Stadt-Umland-Mobilität** — Eine Stadt müsse in Mobilitätsfragen immer auch ihr Umland betrachten, denn dort entstünden nennenswerte Quellverkehre.
2. **P+R-Angebote** — Insbesondere Pendlern sollten attraktive Angebote gemacht werden, das eigene Auto so früh wie möglich unterwegs stehen zu lassen und auf den Umweltverbund umzusteigen.

## ANREIZE ZUM UMSTIEG AUF DEN ÖPNV

1. **Busspur** — Der ÖPNV solle dadurch leistungsfähiger gemacht werden, dass er mittels Busspuren Exklusivrechte an Teilen von Straßen erhalte.
2. **Mobilitätsstationen** — An Umsteigepunkten sollten auch alle anderen Mobilitätsformen sofort verfügbar und zugänglich sein.
3. **Tram** — Die Straßenbahn wird als leistungsfähiges System gesehen, das es unbedingt auszubauen gilt.
4. **Sharing** — Das Teilen von Fahrzeugen sei verstärkt anzubieten und in den Kanon des ÖPNV zu integrieren.

## NAHMOBILITÄT

1. **Stärkung Fußverkehr** — Die Fortbewegung zu Fuß spiele eine wichtige Rolle, die aber selten zum Ausdruck komme.
2. **Verkehrssicherheit Fahrrad und Fuß** — Die Fortbewegung mit eigener Muskelkraft müsse besonders geschützt werden, weil sie gegenüber den anderen Verkehrsmitteln am verletzlichsten sei.
3. **geschützte Radwege** — Dazu gehörten beispielsweise geschützte Radwege als Maßnahme.
4. **Fahrradabstellanlagen** — Die Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern müssten komfortabel und sicher sein.
5. **Beschilderung** — Rad- und Fußverkehr benötigten ein konsistentes Wegweisungssystem.
6. **Schulwegplanung** — Zur Wegweisung auf der Straße gehörte auch, Pläne mit den besten und sichersten Routen für Schülerinnen und Schüler zu erarbeiten, sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad.
7. **Parkflächenminimierung** — Der Nutzen einer signifikanten Reduzierung von Pkw-Stellflächen im öffentlichen Raum zeige sich in einer stark steigenden Lebens- und Aufenthaltsqualität in städtischen Lagen.

8. **alternatives Sharing** — Angebote zum Teilen von Fahrzeugen, beispielsweise Lastenfahrrädern, sollten weniger als kommerzielle Geschäfte denn als nachbarschaftliche bzw. gemeinschaftliche Initiativen von Privat zu Privat aufgebaut werden, um noch besser zu funktionieren.

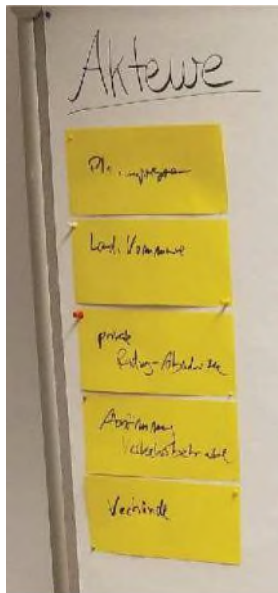
# Vertiefung

Herausforderungen Runde 11

Langfristige in-situ-Planung	Landflucht → Dörfer Stadt-Umland- Verkehr	Wohn-Mobilität Räume	Zusammenbau bei kommunalen Gebieten
---------------------------------	--	-------------------------	---

Keine Kontinuität Zwischen-Modi des Verkehrsverbands	Keine Kontinuität des Verkehrsverbands	Radfahrer im Wald fahren	
Vernetzung fehlt Land, Wohnraum, Körner	Viel mehr Radwege	Radweg verbauen → mehr mehr	Stärkere Markierung (z.B. LED)
Förderberatung fehlt	Förderberatung	bessere Netzwerke- Anschlüsse in ÖPNV	Kostenlos Fußgänger in Busse laden
Wichtige Aktivitäten & Innovationsprojekte kommen			
Abschließmöglichkeit & Durchlauf Verkehrsmittel			



## NAHMOBILITÄT (10 PUNKTE)

### Herausforderungen

- Zwischen den verschiedenen Modi des Umweltverbunds sollte besser keine Konkurrenz zugelassen werden. Konflikte und Konkurrenz zwischen Rad- und Fußverkehr sollten besonders im Blick behalten werden.
- Es brauche viel mehr Radwege. Sie sollten im Winter regelmäßig geräumt werden. Sie sollten auch sichtbar gemacht und insgesamt verbessert werden. Als flexible Markierung könnten beispielsweise LED-Anlagen zum Einsatz kommen.
- Die künftigen Anforderungen an die Infrastruktur müssten deutlich großzügiger bemessen werden.
- Es bräuchte in jedem Unternehmen Abstellmöglichkeiten und Fahrräder und Duschen.
- Die Ampelschaltungen müssten generell besser auf die Bedürfnisse des Radverkehrs angepasst werden.
- Im ÖPNV müsste die Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern deutlich verbessert werden.

- Eine Ebenen übergreifende Vernetzung — Land, Landkreise, Kommunen — in der Verkehrspolitik fehlt bislang gänzlich.
- Hinsichtlich der Förderung von Maßnahmen stößt insbesondere die kommunale Ebene auf Hindernisse. Sie müsste deutlich besser zu den Fördermöglichkeiten beraten werden. Kleine Maßnahmen müssten sich, auch durch den Zusammenschluss von Kommunen, bündeln lassen, um das unter Umständen notwendige Mindestvolumen erreichen, in jedem Fall aber die Bürokratie vermindern zu können.

## RAUM (7 PUNKTE)

### Herausforderungen

- Es bräuchte eine langfristige und integrierte Stadtplanung.
- Es bräuchte bessere Stadt-Umland-Verkehre, um auch die Effekte der zunehmenden Landflucht und dadurch zunehmenden Pendlerströme in den Griff zu bekommen.
- Es müssten die Kosten für Wohnen und Mobilität nicht komplementär, sondern zusammen betrachtet werden. Erst durch die Summierung ergäbe sich ein aussagekräftiger Wert über die Lebenshaltungskosten.
- Die kommunalen Gebiete werden in der Pflicht gesehen, künftig deutlich stärker in Sachen Mobilität zu kooperieren.

## AKTEURE

- Planungsregionen treffen zwar Aussagen zur Mobilität. Aufgrund ihres integrativen Charakters sollten sie aber eine deutlich stärkere Rolle in der Mobilitätsplanung einnehmen, um das Dilemma der administrativen Grenzen zu lindern.
- Bundesland und Kommune könnten sich dennoch nicht ihrer Verantwortung für die Nachhaltigkeit von Mobilität entziehen.
- Wenn Radwege über privaten Grund liefen, müsse auch dort um Kooperation geworben werden.

- **Die Verkehrsbetriebe angrenzender Städte bzw. Gemeinden müssten sich künftig deutlich stärker abstimmen.**
- **Die Verkehrsverbände müssten, entsprechend ihrer integrierenden Funktion, eine selbstbewusstere Rolle spielen.**



## Protokoll

*Datum:*  
18.03.2019

*Uhrzeit:*  
11:20 – 15:40 Uhr

*Ort:*  
Erbacher Hof, Mainz  
Ketteler Saal (EG)

<b>VERANSTALTUNG:</b>	<b>Mobilitätskonsens RLP, Regionalforum Mainz</b>
<b>DOKUMENTATION:</b>	<b>Denkfabrik #2: Mobil auf dem Land</b>
<b>MODERATOR / CO-MODERRATION:</b>	Dr. Christian Muschwitz / Steffi Schenk (beide raumkom)
<b>PROTOKOLLFÜHRER:</b>	Dr. Christian Muschwitz (raumkom)



## TAGESORDNUNG

**Montag 18.03.2019**

11:15 Uhr Beginn

11:20 Uhr 12.05 Uhr Runde 1: Gruppe Kreuz

12:15 Uhr 13:00 Uhr Runde 2: Gruppe Pik

14:00 Uhr 14:45 Uhr Runde 3: Gruppe Herz

14:55 Uhr 15:40 Uhr Runde 4: Gruppe Karo

16:00 Uhr Ende

## 11:20 Uhr 12.05 Uhr Runde 1: Gruppe Kreuz

### 11:20 Uhr Begrüßung und Erläuterung Methode/Ablauf

Herr Dr. Muschwitz begrüßt die Gruppe und erläutert den Ablauf der Denkfabrik und erklärt die Methode.

### 11:22 Uhr Eisbrecher/Zurufabfrage Themen

Durch Zurufabfrage werden die Themen gesammelt die später für die weitere Vertiefung genutzt werden sollen.



Abb.: Themenabfrage Gruppe Kreuz

Als Themenvorschläge werden benannt:

#### A. Radverkehr

1. **Pedelecs als Radverkehr plus:** Erläutert wird dazu, dass der Radverkehr auf dem Land bislang nur eine untergeordnete Rolle gespielt habe. Dies ändere sich aber durch Pedelecs vollkommen.

2. **Abstellmöglichkeiten Rad:** In Ergänzung zur ersten Nennung, wird ausgeführt, dass diese teuren Räder vor allem dann im Alltag genutzt werden würden, wenn sie sicher untergebracht werden könnten.
3. **Radschnellwege:** Schnellere Räder bräuchten eine andere Infrastruktur vor allem, wenn es gelingen sollte, Pendler aufs Rad zu bringen.

#### B. Sharing

1. **Car- und Bike-Sharing:** Es wird darauf hingewiesen, dass auch auf dem Land erfolgreich Sharing-Systeme funktionieren können.
2. **Vernetzung:** In diesem Kontext sei es von großer Bedeutung, dass sich die Akteure in Kreisen und Kommunen vernetzen, um Erfahrungen auszutauschen. Es herrschte allenthalben noch ein großes Wissensdefizit über Sharing auf dem Land.

#### C. E-Mobilität / Mobilfunknetz

1. **E-Mobilität auf dem Land:** es böten sich hier gute Chancen, da viele Eigenheimbesitzer einfacher Lademöglichkeiten hätten.
2. **Mobilfunknetz:** Es gäbe vielerorts nur eine schlechte Mobilfunkqualität, so dass z.B. Ladestationen nicht gut gefunden werden könnten.

#### D. ÖV/ÖPNV

1. **ÖPNV Pendelverkehr:** Bislang sei die Qualität des ÖPNV auf dem Land lediglich am Schülerverkehr orientiert und nicht am Berufsverkehr. Hier solle der ÖV in Zukunft eine deutlich größere Rolle spielen. Dafür müsse er aber neu ausgerichtet werden.
2. **Straßengebundener ÖV und RLP-Takt:** Grundsätzlich sei der RLP-Takt eine gute Sache, aber er müsse auch im lokalen Busverkehr fortgesetzt werden, insbesondere an den wichtigen Knoten.
3. **Abend- und Wochenendverkehr und ÖV:** der ÖV in RLP vergesse die Randzeiten, so dass hier bislang der ÖV keine Rolle spielen könne, dies solle verändert werden.
4. **Finanziell attraktiver ÖPNV:** wenn der ÖPNV besser genutzt werden sollte, dann solle er vor allem günstiger werden.
5. **Finanzierung ÖPNV:** mit der vorausgegangenen Nennung im Zusammenhang steht dann die Frage nach der künftigen Finanzierung des ÖPNV. Der eigenwirtschaftliche Betrieb wird die Verbesserung nicht erreichen können und die Kommunen/Kreise würden sich einen Zuschuss oft gar nicht leisten können.
6. **Schieneinfrastruktur:** es gäbe einerseits nicht genug Schienenpersonenverkehrskorridore und zum anderen alte aufgegebene Korridore, wo eine Reaktivierung zu prüfen sei.
7. **Allokation Haltestellen:** die Haltepunkte im ÖPNV seien oft auf alte Strukturen hin ausgerichtet, so dass Neubaubereiche teils gar nicht angeschlossen seien, zudem seien die auf den Schülerverkehr hin ausgerichtet. Hier solle es eine Anpassung der Allokation geben.
8. **ÖPNV Gebietserweiterung:** häufig würden ÖV-Verbundsgrenzen zu Problemen bei den Tarifen und Standards führen, dies solle über sinnvolle Erweiterungen verbessert werden.

#### E. Erfahrungsaustausch

1. **Erfahrungsaustausch / Wissenstransfer /Planung gebietsübergreifend:** Hinsichtlich neuer und innovativer Mobilitätskonzepte bestünden Wissensdefizite, die über einen landesweiten Austausch hinweg gelöst werden könnten. Ebenso sollten viele innovative Lösungswege besser gebietsübergreifend geplant werden.

#### F. Schwerverkehr

1. **Schwerverkehr/Lebensqualität:** Es sei vielerorts so, dass der Schwerverkehr so stark zugenommen habe, dass er eine ernsthafte Beeinträchtigung der Lebensqualität darstellen würde.
-

## 11:30 Uhr Themenauswahl

Durch die Clusterung wird bereits eine Präferenz sichtbar und die Gruppe einigt sich, auch um Zeit zu sparen, ohne Punkteabfrage einvernehmlich auf die folgende Priorisierung:

- |    |             |           |
|----|-------------|-----------|
| 1. | ÖPNV        | 8 Aspekte |
| 2. | Radverkehr  | 3 Aspekte |
| 3. | Sharing     | 2 Aspekte |
| 3. | E-Mobilität | 2 Aspekte |

Es wird festgehalten, dass der Reihenfolge entsprechend nachfolgend die Themen behandelt werden sollen, Themen die nicht abgearbeitet werden können, wandern in den Themenspeicher.

### Thema 1: ÖPNV

Durch Zurufabfrage werden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert:



Abb.: 18.03.2019 1. Thema ÖPNV Gruppe Kreuz

**ÖPNV als Pflichtaufgabe:** Ein Paradigmenwechsel im ÖPNV, weg vom Schülerverkehr und hin zu einem ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge wird gefordert. Die Zuständigkeit liege beim Land.

**Taktverdichtung:** Es sei nötig, dass erheblich höhere Taktfrequenzen im gesamten ÖPNV einge-

führt werden, um eine deutlich verbesserte Attraktivität zu erreichen. Erst so sei der ÖPNV eine Alternative zum PKW. Auch hier sei das Land die richtige Ebene.

**Attraktive Preise:** Im Moment seien die Tarife im ÖPNV zu hoch. Eine deutliche Senkung sei nötig. Dies sollen Bund und Land gemeinsam als kontinuierliche Aufgabe erledigen.

**Grundgebühr im Nahverkehrsgesetz:** In dem Kontext mit der zuvor geforderten Attraktivierung und Taktverdichtung bzw. der Preisoffensive, sei es nötig eine angemessene Finanzierung des ÖPNV im Nahverkehrsgesetz zu verankern. Wiederum seien hier Bund und Land in der Verantwortung. Allerdings wird eine kontinuierliche, finanzielle Beteiligung der ÖV-Nutzer, der Kommunen und aller Bürger angemahnt.

**Angepasste Förderung/Finanzierung von Stadt und Land:** Es dürfe die Unterschiedlichkeit der Kulissen nicht vergessen werden. Um gute ÖV-Standards auf dem Land zu realisieren, seien höhere Aufwendungen nötig, aufgrund der disperseren Strukturen. Die Zuständigkeit liege bei Bund, Land, den Kommunen und den Bürgern.

**Einheitliche Info / Ticketing / Mobilitätsverbund / Ländergrenzenübergreifende, einheitliche Verbundstandards:** Die Informationen über Fahrtkosten und Tarife und der Ticketerwerb seien zu intransparent und überdies verbundgrenzen- und ländergrenzenübergreifend höchst unterschiedlich. Dies sei zu vereinheitlichen. Das sollten die Verkehrsdienstleister erledigen.

**Apps / effektive Autonutzung:** Es wird gefordert, dass zur Unterstützung der öffentlichen Mobilität, die private Mobilität effektiver ausgelastet werden soll. Dies kann über Apps geschehen die die Mitfahrmöglichkeiten einfach und bequem anzeigen.

**ÖV-Knoten intermodal/attraktive Intermodalität:** Der Umstieg von Verkehrsmittel zu Verkehrsmittel an strategischen ÖV- Knoten soll gefördert und vereinfacht werden.

---

## Thema 2: Radverkehr

Durch Zurufabfrage werden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert:



Abb.: 18.03.2019 2. Thema Radverkehr Gruppe Kreuz

**Austausch, Vernetzung der Akteure / AGFS:** Es wird angeregt im Bereich Fahrradverkehr eine Austauschplattform analog zu den Arbeitsgemeinschaften für fahrradfreundliche Kommunen in NRW oder BW einzurichten. Das sei eine Sache des Landes.

**Ausbau v. Radinfrastruktur Land/Kreise:** Neben den Radwegen ist hier auch der Ausbau der flankierenden Infrastruktur gemeint. Erwähnt werden hier Servicestationen, Ladeinfrastruktur für Pedelecs etc. Hier soll allerdings neben dem Land auch die Privatwirtschaft die am Tourismus beteiligt ist (Hotellerie / Gastronomie) in die Pflicht genommen werden.

**Großräumiges Radverkehrsnetz:** Der Bund solle dafür Sorge tragen, dass ein überregionales Radverkehrs(-Schnellrouten)netz entsteht.

**Infos Fördermittel:** Es sollen kompakt, aktuell und umfassend Informationen über die zur Verfügung stehenden Fördermittel im Radverkehr den Kommunen zur Verfügung gestellt werden. Dies liege beim Land und beim Bund.

**Job-Rad Genehmigung:** Offenbar wird bei vielen kommunalen Arbeitgebern keine Genehmigung zur Jobradnutzung erteilt. Dies soll geändert werden.

**Innovative Radmitnahme:** Es soll darauf hingewirkt werden, dass in allen öffentlichen Verkehrsmitteln jederzeit genug Flächen zur Radmitnahme zur Verfügung stehen. Dies sei mit innovativen Lösungen zu erreichen (z.B. flexible Innenraumkonzepte)

---

### *12:05 Uhr Themenspeicher*

In den Themenspeicher wurden durch Abfrage diejenigen Themen eingebracht, die bislang noch nicht beider Themenabfrage genannt wurden, aber relevant erscheinen.



Abb.: 18.03.2019 Themenspeicher Gruppe Kreuz

**Vollkostenbetrachtung:** Im Rahmen der bisherigen Herangehensweise würden die Vorteile eines besseren ÖPNV vs. die volkswirtschaftlichen Nachteile des Individualverkehrs nicht als Vollkostenbetrachtung ausgeführt, dies sei zu ändern.

**LKW-Parken auf dem Land:** Vielerorts käme es inzwischen zu Parkplatzproblemen mit LKWs, die insbesondere zu den Randzeiten störend abgestellt werden würden, dies müsse abgestellt werden.

**Job-Ticket Priorität:** Es solle dafür gesorgt werden, dass eine Job-Ticket zum Normalfall würde.

### *12:10 Uhr Ende Gruppe Kreuz*



## 12:15 Uhr 13.00 Uhr Runde 2: Gruppe Pik

### 12:15 Uhr Begrüßung und Erläuterung Methode/Ablauf

Herr Dr. Muschwitz begrüßt die Gruppe und erläutert den Ablauf der Denkfabrik und erklärt die Methode.

### 12:18 Uhr Eisbrecher/Zurufabfrage Themen

Durch Zurufabfrage werden die Themen gesammelt die später für die weitere Vertiefung genutzt werden sollen.



Abb.: Themenabfrage Gruppe Pik

Als Themenvorschläge werden benannt:

#### A. ÖPNV

1. **ÖPNV verbessern:** Erläutert wird dazu, dass der ÖPNV nur Angebote für den Schülerverkehr vorhalte und ansonsten kaum eine Rolle spiele. Dies solle verbessert werden.

2. **AST-Systeme ausbauen:** Bedarfsorientierte Systeme seien sehr sinnvoll und sollen daher ausgebaut werden. .
3. **Ausbau und Reaktivierung Schiene:** Schienenverkehrswege seien zu wenige vorhanden, daher sollen diese ausgebaut werden, inaktive, alte Schienentrassen sollen reaktiviert werden.
4. **Barrierefreier ÖPNV (Busse):** leider seien insbesondere Busse oft nicht barrierefrei und es stünden i.d.R. keine anderen Hilfsmittel zur Verfügung (mobile Rampen)
5. **Autonomes Fahren und ÖPNV:** Autonome fahrende Busse könnten den ÖV ergänzen und verbessern.
6. **Einheitliches ÖV-Ticketing (kreis-und Landesgrenzen übergreifend):** Es soll einen vereinfachten Ticketerwerb geben, der auf gemeinsamen Standards aufbaut, so dass überall im Land und darüber hinaus die gleichen Tarife gelten.
7. **RLP-Takt im Schienen+ straßengebundenen ÖV:** der RLP-Takt reiche aktuell nicht bis hinunter in den straßengebundenen ÖV, das solle vereinheitlicht werden.

#### B. Radwege

1. **Radwegenetz ausbauen:** Es wird darauf hingewiesen, dass auch auf dem Land erfolgreich Sharing-Systeme funktionieren können.

#### C. Mobility on demand /Mitfahrer

1. **Mobility on demand:** gefordert wird eine stärkere Vernetzung und Angebote zum Mitfahren und Rufsysteme.
2. **Mitfahrebörsen:** Es solle einfache und zeitaktuelle Börsen geben, ggf. als Apps um das Mitfahren zu erleichtern.

#### D. Straßennetz gut ausgebaut

1. **Straßennetz gut ausbaut/instandgehalten:** Ein gut ausgebautes und gut in Stand gehaltenes Straßennetz sei für alle Verkehrsmittel eine notwendige Bedingung. Dies solle daher erreicht werden.

#### E. Nutzung der Binnengewässer

1. **Nutzung der Binnengewässer (E-Mobilität):** Derzeit würden viele Binnengewässer nicht ausreichend intensiv genutzt. Dies solle vor allem mittels E-Mobilität vermehrt erfolgen.

#### F. Mobilitätsachsen

1. **Mobilitätsachsen erkennen und stärken:** Es sollen zuerst die besonders Nachfragestarken Relationen bzw. Achsen der Mobilität erkannt werden. Anschließend soll an diesen Achsen eine Verstärkung erfolgen.

#### G. E-Mobilität

1. **Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur:** Für alle Verkehrsmittel soll die Ladeinfrastruktur ausgeweitet werden.

---

### *12:25 Uhr Themenauswahl*

Zunächst fällt die Wahl auf das Sammelthema ÖPNV und es wird begonnen zu diskutieren. Dann aber intervenieren einige Teilnehmer und merken an, dass das zu facettenreich sei, um es im Rahmen dieses Formats zu diskutieren. Dem schließt sich die gesamte Gruppe an und will eher eines der Unterthemen diskutieren. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit wird mit Hilfe der Ein-Punktabfrage die Priorisierung vorgenommen, folgende Rangfolge ergibt sich:

---

- |    |  |             |
|----|--|-------------|
| 1. | RLP-Takt im Schienen+ straßengebundenen ÖV | 7 Nennungen |
| 2. | Straßennetz gut ausbaut/instandgehalten    | 4 Nennungen |
| 3. | Radwegenetz ausbauen                       | 3 Nennungen |
| 4. | ÖPNV verbessern                            | 2 Nennungen |
| 5. | Mobilitätsachsen erkennen und stärken      | 2 Nennungen |
| 6. | Nutzung der Binnengewässer (E-Mobilität)   | 2 Nennungen |
| 7. | Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur         | 1 Nennung   |
| 8. | Barrierefreier ÖPNV (Busse)                | 1 Nennung   |

Es wird festgehalten, dass der Reihenfolge entsprechend nachfolgend die Themen behandelt werden sollen, Themen die nicht abgearbeitet werden können, wandern in den Themenspeicher.

---

### Thema 1:

Durch Zurufabfrage werden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert:

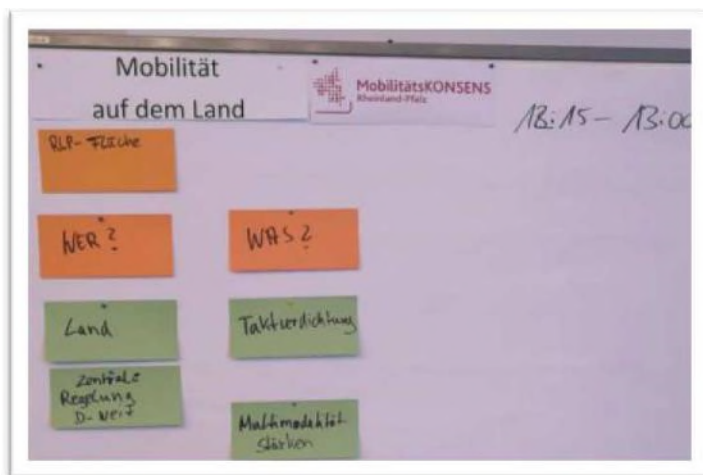


Abb.: 18.03.2019 1. Thema RLP-Takt in die Fläche, Gruppe Pik

**Taktverdichtung:** Um attraktiv zu werden, sollen die Takte der öffentlichen Verkehrsmittel deutlich erhöht werden. Dies soll durch das Land initiiert werden.

**Multimodalität stärken:** Um möglichst flexibel unterwegs zu sein, soll es möglich sein, möglichst einfach zwischen den Verkehrsträgern zu wechseln. Dies betrifft die realen Schnittstellen, d.h. Knotenpunkte, die realen Verkehrsmodi (Fuß, Rad, Auto, Bus; Schiene, Schiff), als auch das Ticketing (einheitlich und zentral) und die Information. Dies sei nur über eine deutschlandweite, zentrale Regelung möglich.

Nach diesen Nennungen herrscht Konsens darüber, dass zu diesem Thema alles Erforderliche ausgetauscht ist.

---

Thema 2:

Durch Zurufabfrage werden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert:

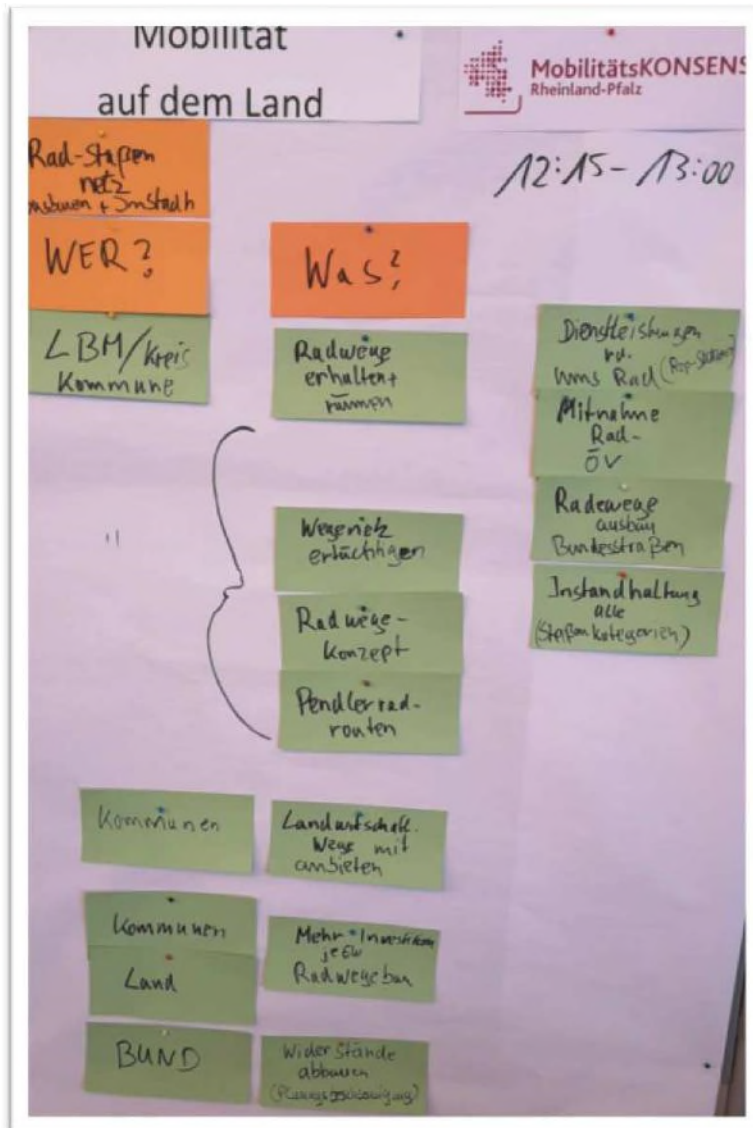


Abb.: 18.03.2019 2. Thema Straßennetz gut ausbaut/instandgehalten, Gruppe Pik

**Radwege erhalten und räumen:** Die vorhandenen Radwege sollen im guten Zustand erhalten werden und im Winter auch geräumt werden. Zuständig seien hier der LBM, die Kreise und Kommunen.

**Wegenetz ertüchtigen:** Grundsätzlich sollen die vorhandenen Wege in gutem Zustand erhalten oder wieder versetzt werden. Zuständig seien hier der LBM, die Kreise und Kommunen.

**Radwegekonzept:** Es soll zunächst eine Analyse geben, die feststellt, welche Radwege wo gebraucht werden und dann ein Konzept zur Umsetzung dieser Vorschläge. Zuständig seien hier der LBM, die Kreise und Kommunen.

**Pendlerrouen:** Es sollen Radpendlerrouen gebaut werden. Zuständig seien hier der LBM, die Kreise und Kommunen.

**Landwirtschaftliche Wege anbieten:** Vielerorts existiere ein gutes Netz von landwirtschaftlichen Wegen, diese sollen für den Radverkehr ertüchtigt und angeboten werden. Zuständig hier: die Kommunen und Kreise.

**Mehr Investitionen je Einwohner Radwegbau:** Es existierten Empfehlungen dazu, wieviel Geld pro Einwohner in den Radwegbau fließen solle, diese Kennzahlen würden nicht erreicht. Daher soll hier mehr Geld aufgewendet werden vom Land und den Kommunen.

**Widerstände abbauen (Planungsbeschleunigung):** Leider ginge gerade der Ausbau von Radwegen nicht schnell genug voran, die Planungen dauerten oft zu lang. Hier solle es in Zukunft schneller gehen. Die Zuständigkeit liege beim Bund.

---

### *12:55 Uhr Themenspeicher*

In den Themenspeicher wurden durch Abfrage diejenigen Themen eingebracht, die bislang noch nicht bei der Themenabfrage genannt wurden, aber relevant erscheinen.

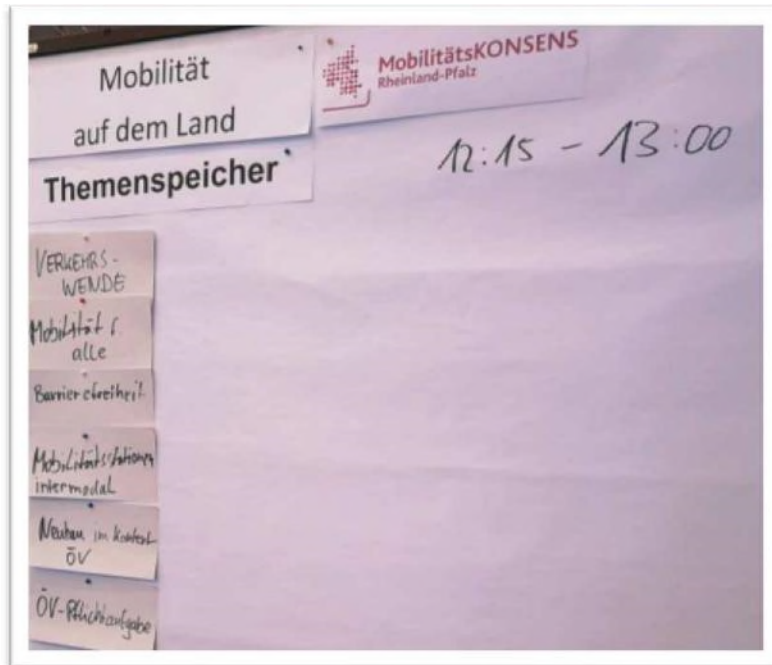


Abb.: 18.03.2019 Themenspeicher Gruppe Pik

**Verkehrswende:** Es solle eine Wende hin zur nachhaltigen Mobilität geben.

**Mobilität für alle:** Mobilität solle für alle verfügbar und bezahlbar sein.

**Barrierefreiheit:** alle öffentlichen Verkehrsmittel sollten barrierefrei sein.

**Mobilitätsstationen intermodal:** es solle intermodale Mobilitätsstationen geben.

**Neubau im Kontext ÖV:** Es solle im Bereich ÖV auch Neubau (z.B. von Schienenverkehrsverbindungen) geben.

**ÖV als Pflichtaufgabe:** Der öffentliche Verkehr solle zur Pflichtaufgabe werden.

*13:00 Uhr Ende Gruppe Pik*

## 14:00 Uhr 14.45 Uhr Runde 3: Gruppe Herz

### 14:00 Uhr Begrüßung und Erläuterung Methode/Ablauf

Herr Dr. Muschwitz begrüßt die Gruppe und erläutert den Ablauf der Denkfabrik und erklärt die Methode.

### 14:03 Uhr Eisbrecher/Zurufabfrage Themen

Durch Zurufabfrage werden die Themen gesammelt die später für die weitere Vertiefung genutzt werden sollen.



Abb.: Themenabfrage Gruppe Herz

Als Themenvorschläge werden benannt:

#### A. ÖPNV

1. **Regelmäßige und zuverlässige ÖV Anbindung von Ort zu Ort:** Vielerorts existiere keine regelmäßige und zuverlässige ÖV-Verbindung der Ort untereinander. Angebunden seine vor allem die Mittel- und Oberzentren und diese auch nur im Rahmen des Schülerverkehrs. Diese solle verändert werden.

2. **Überregionale Vernetzung ÖV / interkommunale Zusammenarbeit:** Beim Thema ÖV gebe es nicht genügend Blicke über den eigenen Tellerrand hinaus, hier sollen die Kommunen /Kreise stärker übergreifend vernetzt zusammenarbeiten.
3. **Verbesserung Schnittstelle ÖV und Rad:** Vielerorts würde das Rad durchaus als Zulauf zum ÖV intensiver genutzt werden, wenn hier die Schnittstelle besser ausgebaut sei (Radabstellen etc.)
4. **Attraktive Umsteigepunkte:** Ebenfalls in Richtung Intermodalität wird angemahnt, dass sie Attraktivität der Umsteigepunkte zu wünschen übrig lasse.
5. **Grundsicherung Mobilität:** Es solle eine ausreichend hohe Mobilität im Sinne der Sicherung als Daseinsgrundfunktion erfolgen.
6. **Bedarfsgerechter ÖPNV:** Der ÖPNV solle sich am tatsächlichen Bedarf und nicht am Schülerverkehr orientieren.
7. **ÖPNV stärken generell:** Der ÖPNV soll an sich gestärkt werden, d.h. Ausbau, Attraktivität steigern, Tarife senken.
8. **Schnellbusse:** Es sollen mehr Schnellbuslinien eingesetzt werden.
9. **ÖPNV als Pflichtaufgabe:** Der ÖPNV solle zur Pflichtaufgabe im Rahmen der Daseinsgrundvorsorge werden.
10. **Reaktivierung SPNV:** Dort wo noch Schienenverkehrsstrassen bestehen solle der SPNV wieder aufgenommen werden.

B. Wege und Infrastruktur:

1. **Sanierung und Ausbau Infrastruktur:** Eine gute Infrastruktur aus Verkehrswegen und -anlagen zu haben, sei für alle Verkehrsmodi wichtig und daher sei es notwendig hier zu sanieren und auszubauen.
2. **Zukunftsfähiges Wirtschaftswegenetz:** Vielerorts existiere ein Wirtschaftswegenetz, dass nicht den Zukunftsansprüchen gerecht werde, dies sei abzustellen.

C. Apps

1. **Apps und Co zur Effektivitätssteigerung:** Moderne Apps, könnten helfen die Mitnahme in Fahrzeugen und damit deren Effektivität zu steigern. Dies sei anzustreben.

D. IV

1. **Stärkung des IV zur Teilhabe junger Leute:** Vielerorts sei es für junge Menschen eine Frage der Teilhabe, individuell mobil zu sein. Daher sei ein frühzeitiger Führerscheinwerb, z.B. für PKW ab 16 Jahren sinnvoll. Ebenso sinnvoll sei es für andere motorisierte Kfz (Mofa, Traktoren etc.) möglichst frühzeitig Fahrerlaubnisse zu erwerben.

E. Mobilitätsstationen:

1. **Mobilitätsstationen:** Im ländlichen Raum sollen Mobilitätsstationen eingerichtet werden, damit Alternativen zum eignen PKW attraktiver werden.

F. Parken

1. **Mischen von Gewerbe und privatem Parken:** vielerorts sei es möglich gewerbliche Parkplatzflächen nach Dienstschluss für privates Parken zu öffnen, dies würde Platz sparen.

G. Kombiverkehr

1. **Kombinierte Verkehre für Güter und Personen:** Güter und Personentransport seien wieder zusammenzuführen, so dass Erlöse des einen Bereichs die Defizite des anderen kompensieren könnten.

H. Multimodalität

1. **Multimodalität:** Es sei darauf zu achten, dass Wegstreckenbewältigung ohne den eigenen Pkw möglichst in Kombination vieler Modi erfolgen kann.



- I. Rollenden Versorgung
  - 1. **Rollende Versorgung:** Vielerorts existiere keine Grundversorgung mehr, daher soll eine rollende Versorgung organisiert werden, so dass hier keine zusätzliche Mobilität erforderlich würde.
- J. Finanzierung
  - 1. **Finanzierung:** Es sei auf eine nachhaltige Finanzierung der Mobilität zu achten.
- K. Autonomes Fahren
  - 1. **Autonom fahrende Fahrzeuge:** in Zukunft würde das autonome Fahren viele Dinge verändern.
- L. Radverkehr
  - 1. **Schüler/innen aufs Rad:** Aktuell hätten viele Schülerinnen und Schüler das Radfahren als Modus des Schultransports gar nicht mehr im Kopf, dies müsse gezielt verändert werden.
  - 2. **Mehr Radwege:** Insgesamt fehlten Radwege, diese müssten erstellt werden.
  - 3. **Verbesserung Radinfrastruktur:** Die vorhandene Radinfrastruktur sei deutlich zu verbessern.

---

### *14:10 Uhr Themenauswahl*

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit wird mit Hilfe der Ein-Punktfrage die Priorisierung vorgenommen, folgende Rangfolge ergibt sich:

1.	Multimodalität	8 Nennungen
2.	Bedarfsgerechter ÖPNV	3 Nennungen
3.	Sanierung und Ausbau Infrastruktur	2 Nennungen
4.	Rollende Versorgung	1 Nennung

Es wird festgehalten, dass der Reihenfolge entsprechend nachfolgend die Themen behandelt werden sollen, Themen die nicht abgearbeitet werden können, wandern in den Themenspeicher.

---

#### Thema 1: Multimodalität

Durch Zurufabfrage werden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert:

---

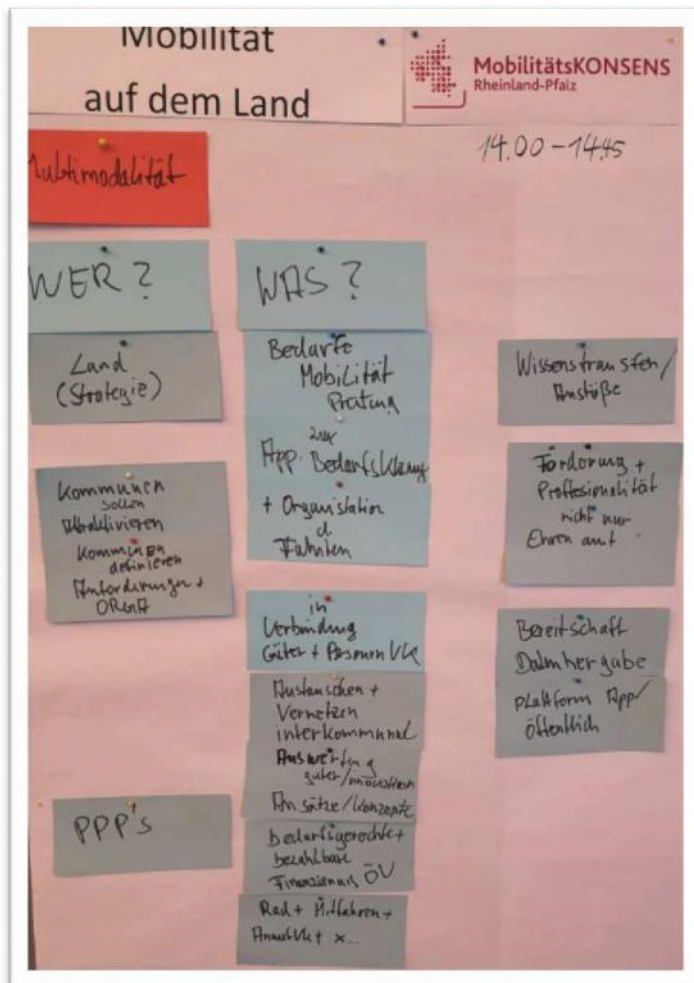


Abb.: 18.03.2019 1. Thema Multimodalität Gruppe Herz

**Bedarfe Multimodalität Prüfung:** Zunächst sollte vorab der Bedarf an multimodaler Mobilität analysiert werden, dafür sei strategisch das Land zuständig.

**App zur Bedarfsklärung:** Eine Smartphone Anwendung könne eingesetzt werden, um die tatsächlichen Bedarfe zu klären. Zuständig seien das Land und die Kommunen. Letztgenannte könnten außerdem dafür sorgen, dass Multimodalität attraktiv bei den Bürgerinnen und Bürgern würde, außerdem könnten die Kommunen die Anforderungen definieren und die Organisation der multimodalen Angebote übernehmen.

**+ Organisation der Fahrten:** Diese App so wird erweitert festgestellt, könne auch zur Organisation der Fahrten benutzt werden. Hinsichtl. der Zuständigkeiten wird auf das vorgenannte verwiesen.

**in Verbindung mit Güter + PersonenVK:** diese Multimodalität solle sowohl den Personen wie auch den Güterverkehr umfassen. Personentransport und Gütertransport solle sich nicht ausschließen, sondern in Kombination synergetisch abgewickelt werden.

**Austauschen + Vernetzen interkommunal:** Es sei notwendig, dass sich die Kommunen für die

Realisierung einer multimodalen Mobilität untereinander vernetzen und austauschen.

Auswertung guter ! innovativer Ansätze ! Konzepte: Damit nicht ständig das Rad neu erfunden werden müsse, sei es sinnvoll bereits existierende gute bzw. innovative Ansätze und Beispiele zur Multimodalität auszuwerten.

bedarfsgerechte und bezahlbare Finanzierung ÖV: Es wird angemahnt, dass auch bei einer Reform im Hinblick auf mehr Multimodalität, es notwendig sei, dass der ÖV als Ganzes bedarfsgerecht und bezahlbar bleibe.

Rad + Mitfahren+ AnrufVK +x: Multimodalität (bzw. multimodale Wegeketten) solle/n möglichst alle Fortbewegungsarten umfassen, explizit werden das Radfahren, das Mitfahren und Anrufverkehre erwähnt.

---

## Thema 2: ÖV

Durch Zurufabfrage werden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert:



Abb.: 18.03.2019 2. Thema ÖV Gruppe Herz

Multimodalität + Koordination: Beim ÖV sollte Multimodalität stets mitgedacht werden.

Breitbandausbau Netz z.B. MobiApps: Es wird darauf hingewiesen, dass funktionsfähige Apps zur Unterstützung neuer Mobilitätsformen einen Breitbandausbau voraussetzen.

---

## **14:40 Uhr Themenspeicher**

In den Themenspeicher wurden durch Abfrage diejenigen Themen eingebracht, die bislang noch nicht beider Themenabfrage genannt wurden, aber relevant erscheinen.



Abb.: 18.03.2019 Themenspeicher Gruppe Herz

**Barrierefreiheit:** Alle öffentlichen Verkehre sollten ausnahmslos vollständig barrierefrei sein.

**Führerschein mit 16:** Gerade im ländlichen Raum sei der Führscheinerwerb für Pkw mit 16 wichtig für die Teilhabe junger Menschen.

**Alle VK-Träger bei Neubau berücksichtigen:** Bei Aus- und Neubau von Straßen und Wegen sollten immer alle Verkehrsträger berücksichtigt werden.

**Frühzeitiger Führscheinerwerb T+L:** Gerade im ländlichen Raum sei es notwendig möglichst frühzeitig Führscheine für landwirtschaftliche Zugfahrzeuge erwerben zu können.

*14:45 Uhr Ende Gruppe Herz*

## 14:55 Uhr 15:30 Uhr Runde 4: Gruppe Karo

### 14:55 Uhr Begrüßung und Erläuterung Methode/Ablauf

Herr Dr. Muschwitz begrüßt die Gruppe und erläutert den Ablauf der Denkfabrik und erklärt die Methode.

### 14:58 Uhr Eisbrecher/Zurufabfrage Themen

Durch Zurufabfrage werden die Themen gesammelt die später für die weitere Vertiefung genutzt werden sollen.



Abb.: Themenabfrage Gruppe Karo

Als Themenvorschläge werden benannt:

#### A. Grundbedürfnis Mobilität

1. Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse: Dazu gehöre auch eine gute Mobilität bzw. öffentliche Mobilität.
2. Mobilität für Alle: Mobilität solle für alle Menschen, also für junge, alte, reiche, ar-

me, gesunde und behinderte Menschen zugänglich sein.

3. **Grundversorgung (Medizin/ etc.) + Einkaufen:** eine funktionsfähige Grundversorgung in den Orten ist notwendig, da sich ansonsten Mobilitätsbedürfnisse ergeben, die sich eigentlich verhindern ließen.

#### B. Schulwege und Jugendmobilität

1. **Sichere Schulwege:** Um Schüler zum Radfahren zu bewegen, brauche es sichere Schulwege.
2. **Führerschein ab 16:** Gerade in ländlichen Räumen sei es wünschenswert, dass Jugendliche schon mit 16 Pkws führen dürften.

#### C. Verkehrssicherheit

**Verkehrssicherheit:** Wichtigstes Ziel aller Mobilitätsbemühungen müsse die Verkehrssicherheit sein.

#### D. ÖV

1. **Zentrenanbindung ÖV:** Alle Zentren sollen untereinander und an die jeweiligen mittel- und Oberzentren angebunden sein.
2. **Alternative Angebote ÖV AST, Rufbus und Co.:** Es brauche im ÖV auch die alternativen Angebote, also die bedarfsorientierten Angebote, wie Anrufsammeltaxen, Rufbusse und weitere.
3. **(ÖV) Koexistenz Stadt – Land:** Die Koexistenz von Stadt und Land solle mehr Beachtung finden. Wenn das Land entvölkere wüchsen dort die Mobilitätsprobleme und in den Städte aufgrund der erfolgenden Überlastung ebenfalls.
4. **Stellflächen in Bussen erhöhen (Kinderwägen, Räder, etc.):** In Bussen seien nicht genügend große Flächen vorhanden, um z.B. mehrere Rollstuhlfahrer, Fahrräder, Kinderwägen etc. aufnehmen zu können, dies sie zu verbessern.
5. **Zeitlich rund um die Uhr:** Der öffentliche Verkehr beschränke sich nur bestimmte Tages- und Wochenzeiten. Dies solle zu Gunsten einer „rund um die Uhr“ Versorgung verändert werden.
6. **Angemessene Erreichbarkeit:** Als Replik zur vorangegangenen Nennung, erfolgt der Einwand, das vor allem eine angemessene Erreichbarkeit anzustreben sei. Nicht eine alles fährt immer und überall Mobilität.
7. **Attraktive Preisgestaltung:** Bei allen Veränderungen sei auf eine Preisgestaltung zu achten, die für die Nutzer attraktiv sein müsse, erst dann sei eine Abwendung vom Pkw in größerem Umfang erreichbar.
8. **Mehr ÖV über den SchülerVK hinaus:** Es wird gefordert, dass in RLP ein ÖV realisiert werden müsse der mehr sei als nur Schülerbeförderung.

#### E. Straßen und Wege

1. **Verkehrsinfrastruktur (gute Straßen):** Gute Straßen und Wege seien die Voraussetzung für jedwede Mobilität, dieser Zustand sei daher anzustreben.

#### F. Schiene

1. **Reaktivierung SPV:** Es gäbe vielfach stellgelegte Schienenverkehrsstrecken, die reaktiviert werden sollten.

#### G. Finanzen

1. **Förderung der Unterhaltslast der Kommunen:** Die Kommunen seien durch die Last der Unterhaltung der Verkehrsanlagen häufig überfordert, hier brauche es eine deutliche Entlastung, damit diese ihrer Aufgabe weiterhin nachkommen könnten.
2. **Finanzielle Entlastung der Kommunen:** Ergänzend zum Vorgenannten wird ausgeführt, dass eine generelle finanzielle Entlastung der Kommunen im Bereich der Mobilitätsaufgaben geboten sei.

H. Rad

1. **Radwege:** Es würden Radwege jeder Ordnung fehlen, diese sollten vermehrt entstehen.
2. **Radschnellwege (Pendler):** Besonders hervorgehoben werden die sog. Radschnellwege für den Pendlerverkehr. Diese seien dringend geboten, da sie großes Potential zur Verlagerung der Alltagsverkehre beinhalten.

I. Mitfahren

1. **Mitfahrerparkplätze:** Mitfahrerparkplätze seien noch nicht genügend und noch nicht genügend groß vorhanden.

J. Ehrenamt

1. **Bürgerschaftliches Engagement stärken (Bürgerbusse + Bänke):** Um das bürgerschaftliche Engagement solle sich mehr bemüht werden, das heißt Bürgerbusse seien zu fördern und sog. Mitfahrbänke zu unterstützen.

---

### *15:05 Uhr Themenauswahl*

Mit Hilfe der Drei-Punkteabfrage wird die Priorisierung vorgenommen, folgende Rangfolge ergibt sich:

- |                             |              |
|-----------------------------|--------------|
| 1. Finanzen Kommunen        | 11 Nennungen |
| 2. Zentrenanbindung ÖV      | 7 Nennungen  |
| 3. Rad                      | 4 Nennungen  |
| 4. Gleichwertigkeit         | 3 Nennungen  |
| 5. Grundversorgung          | 3 Nennungen  |
| 6. Mehr ÖV                  | 2 Nennungen  |
| 7. Gute Straßen             | 2 Nennungen  |
| 8. Erreichbarkeit           | 2 Nennungen  |
| 9. Attraktive Preise        | 2 Nennungen  |
| 10. Mitfahrerparkplätze     | 2 Nennungen  |
| 11. Führerschein ab 16      | 1 Nennung    |
| 12. Verkehrssicherheit      | 1 Nennung    |
| 13. Reaktivierung SPV       | 1 Nennung    |
| 14. Alternative ÖV-Angebote | 1 Nennung    |

Es wird festgehalten, dass der Reihenfolge entsprechend nachfolgend die Themen behandelt werden sollen, Themen die nicht abgearbeitet werden können, wandern in den Themenspeicher.

---

#### Thema 1: Finanzen Kommunen

Durch Zurufabfrage werden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert:

---

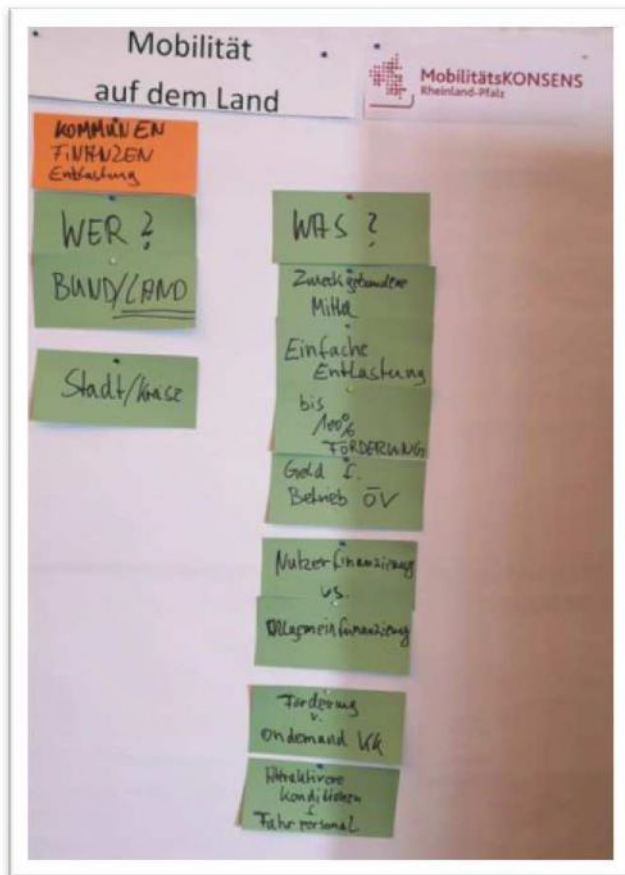


Abb.: 18.03.2019 1. Thema Gruppe Karo

**Zweckgebundene Mittel:** Angemerkt wird, dass eine einfache Mittelzuweisung von Bund und Land an die Adresse der Kommunen nicht zielführend sei. Vielmehr solle es sich um klar zweckgebundene Mittel zur Finanzierung der diversen Mobilitätsaufgaben handeln.

**Einfache Entlastung:** In Addition des vorher genannten, wird ergänzt, dass jegliche Mittelzuweisung an die Kommunen möglichst einfach in der Handhabung erfolgen sollten. Komplizierte und überbürokratische Mittelabrufprozeduren seien kontraproduktiv. Diese Forderung richtete sich an den Bund und das Land.

**Bis 100% Förderung:** Üblicherweise werde in Förderprogrammen stets erwartet, dass kommunale Eigenanteile aufzubringen seien. Dies führe bei vielen Kommunen dazu, dass diese die Förderprogramme nicht nutzen könnten, da sie über keine liquiden Mittel verfügten. Daher seien auch 100% Förderquoten vorzusehen. Auch hier stünden Bund und Land in der Pflicht.

**Geld f.d. Betrieb ÖV:** Neben den Unterstützungen für Investitionen im ÖV seien auch Mittel für den laufenden Betrieb des ÖV notwendig, die Kommunen hätten hier oft keine freien Mittel. Nötig sei daher das Engagement von Bund und Land.

**Nutzerfinanzierung vs. Allgemeinfinanzierung:** Es wird angemerkt, dass eine reine Nutzerfinanzierung zu solch hohen Fahrpreisen führen würde, dass dieser unattraktiv werde. Demgegenüber würde eine Allgemeinfinanzierung, z.B. über eine Umlage, auch diejenigen zu Zahlern machen, die die öffentlichen Verkehrssysteme gar nutzten.



**Förderung on demand VK:** Auch Bedarfsverkehre sollten in die Fördersystematik Eingang finden.

**Attraktivere Konditionen f. Fahrpersonal:** Bislang würden dem Personal im ÖV keine guten Konditionen ermöglicht. Zu lange Arbeitszeiten, zu niedrige Löhne, wenig Wertschätzung. Das sollte sich ändern.

---

Thema 2: Zentrenanbindung ÖV:

Mehrheitlich wird beschlossen dieses Thema nicht vertieft zu diskutieren, da der Auftrag klar sei.

---

Thema 3: Rad(schnell)wege:

Durch Zurufabfrage werden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert:

---



Abb.: 18.03.2019 2. Thema Gruppe Karo

**Hoher Fahrkomfort:** Radwege sollten so gebaut werden, dass sie gut und komfortabel zu befahren seien. Dies betreffe alle Baulastträger.

**Unterhaltung optimieren:** Vielerorts würden Radwege nicht gepflegt, es würde kein Grünschnitt erfolgen, keine Schäden an Belägen beseitigt werden und kein Winterdienst geleistet, dies müsse sich ändern. Auch diese betreffe alle Baulastträger.

**Pendler radwege:** Es sollen Pendler radwege entstehen, da diese maßgeblich Alltagsverkehre aufnehmen könnten. Je nach Art, wären Bund, Land und Kommunen in der Pflicht.

**Touristische Radwege:** Die touristischen Radwege sollten ausgebaut werden, d.h. ihre Zahl wachsen und der Standard verbessert werden, dies betreffe Bund, Land und Kommunen.

**Ausstattung + Verweilzonen:** Es sollten entlang der Radwege Verweilzonen entstehen und die Ausstattung der Radwege solle verbessert werden, auch hier seien alle Akteure betroffen.

**Beschilderung:** Es solle eine einheitliche und gute Beschilderung der Radwege vorgenommen werden, dies betreffe Bund, Länder und Kommunen.

**Service Stationen:** Entlang der Radwege benötige es Service Stationen mit Werkzeug und Luftpumpen o.ä. Diese einzurichten sei Sache von Bund, Land und Kommunen.

**Aufstellflächen für Radfahrer:** Es gäbe im ÖV zu wenig Flächen zur Radmitnahme, dies sei zu ändern.

**Kreuzungsfrei (möglichst):** Radwege sollten möglichst kreuzungsfrei gebaut werden.

**Verknüpfung Rad+Schiene (Unterstellen):** Bei der intermodalen Verknüpfung von Rad- und Schienenverkehr solle es genügend gute Stellplätze geben. Pedelecs z.B. seien sehr teuer und dementsprechend brauche es sichere Abstellanlagen, ggf. direkt mit Lademöglichkeit.

**Radwege Kreisverkehr:** Es gelte gute Lösungen für die Radwegeführung in Kreisverkehren zu erreichen.

**Unkonventionelle Markierungslösungen:** Um den Radverkehr zu attraktiveren seien auch unkonventionelle Markierungslösungen (z.B. Radstreifen inner- und außerorts) zu erlauben.

**Ladestationen E-Bikes:** Es müsse viel mehr Ladestationen für E-Bikes geben.

---

### *15:35 Uhr Themenspeicher*

In den Themenspeicher wurden durch Abfrage diejenigen Themen eingebracht, die bislang noch nicht beider Themenabfrage genannt wurden, aber relevant erscheinen.



Abb.: 18.03.2019 2. Themenspeicher Gruppe Karo

**Einheitliche Lösungen im Bereich Mobilität (Regional/Länder/National):** Es sei nicht gut, dass es bei Tarifen, Leistungen und Ticketkauf eine unüberschaubar große Menge an Einzellösungen gäbe. Dies solle zu Gunsten von einheitlichen Lösungen aufgegeben werden.

**Jugendperspektive Mobilität:** Es wird angemerkt, dass die Perspektive und Bedürfnisse der Jugend bei Diskussionen über die Mobilität häufig vergessen werde. Dies solle hier mit bedacht werden.

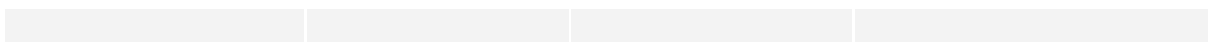
### *15:40 Uhr Ende Gruppe Karo*

---

**Gegen 15:40 Uhr ist damit die Denkfabrikphase mit dem Abschluss der vierten und letzten Denkfabrik zu Ende.**

**Dr. Christian Muschwitz  
(Protokollant)**

---



**Protokoll**

*Datum:*  
18.03.2019

*Uhrzeit:*  
11:20 – 15:40 Uhr

*Ort:*  
Erbacher Hof, Mainz  
Madeleine-Delbrêl-Raum  
(1. OG Nebengebäude)

<b>VERANSTALTUNG:</b>	<b>Mobilitätskonsens RLP, Regionalforum Mainz</b>
<b>DOKUMENTATION:</b>	<b>Denkfabrik #3: Zukunftstechnologien der Mobilität</b>
<b>MODERATOR / CO-MODERRATION:</b>	Dr. Jürgen Brunsing / Dominik Rettkowski (beide raumkom)
<b>PROTOKOLLFÜHRER:</b>	Dr. Jürgen Brunsing (raumkom)

Anmerkung: Da diese Denkfabrik mit der Ausrichtung auf Mobilitätstechnologie im Jahre 2040 die Teilnehmer\*innen in Abhängigkeit ihres fachlich-inhaltlichen Hintergrunds zu breiter Themensetzung bei der Zurufabfrage animierte, haben wir einen großen Fundus an Rückmeldungen zu den zu priorisierenden Themen notiert.



## TAGESORDNUNG

**Montag 18.03.2019**

11:15 Uhr      Beginn

11:20 Uhr	12.05 Uhr	Runde 1: Gruppe Karo
12:15 Uhr	13:00 Uhr	Runde 2: Gruppe Kreuz
14:00 Uhr	14:45 Uhr	Runde 3: Gruppe Pik
14:55 Uhr	15:40 Uhr	Runde 4: Gruppe Herz

16:00 Uhr      Ende

## 11:20 Uhr - 12.05 Uhr, Runde 1: Gruppe Karo

### ***11:20 Uhr Begrüßung und Erläuterung Methode/Ablauf***

Herr Dr. Brunsing begrüßte die Gruppe, erläuterte den Ablauf der Denkfabrik und erklärte die Methode. Die Gruppenmitglieder stellten sich kurz vor.

---

### ***11:30 Uhr Eisbrecher / Zurufabfrage Themen***

Durch Zurufabfrage wurden die Themen gesammelt, von denen eine Auswahl später für die weitere Vertiefung genutzt werden sollten (blaue Karteikarten).

---

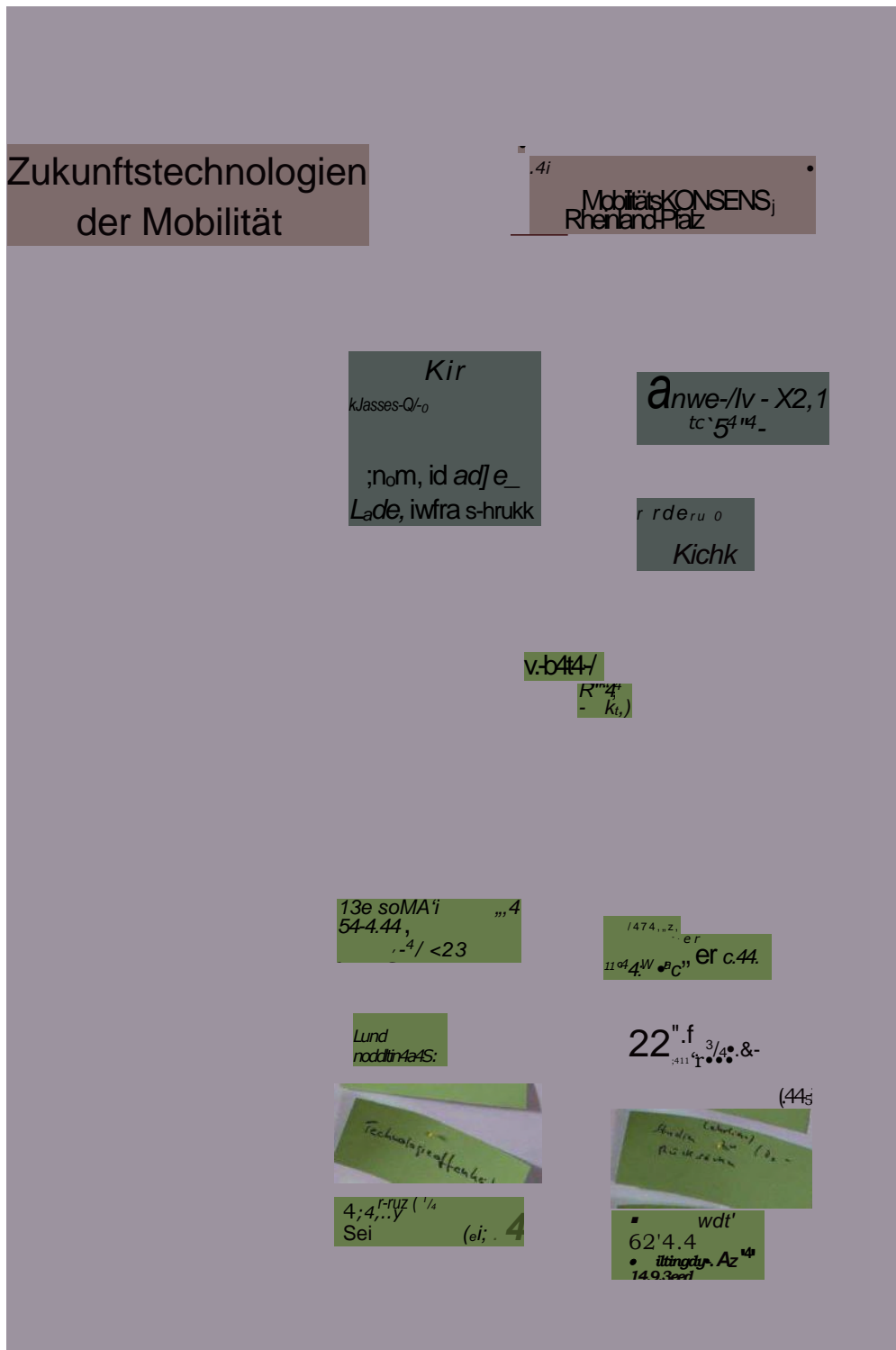


Abb. 1: Themenabfrage Gruppe Karo, Foto 1



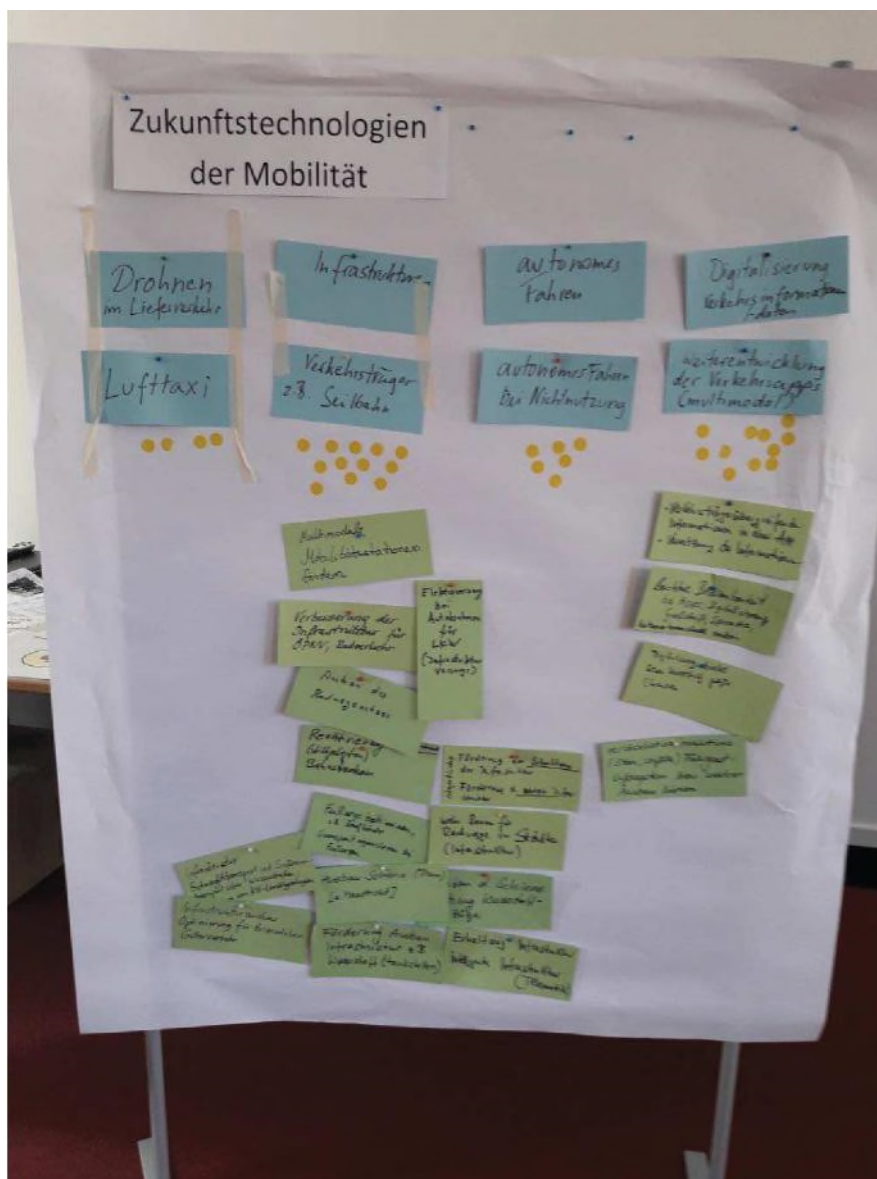


Abb.2: Themenabfrage Gruppe Karo, Foto 2

Als Themenvorschläge (blaue Karteikarten) wurden benannt:

1. Neue Antriebstechnologien und ihre Ladeinfrastruktur
2. Umweltverträglichkeit des Verkehrs
3. Neue Fluggeräte
4. Neue Infrastrukturen
5. autonomes Fahren

## 6. Digitalisierung des Verkehrs

---

### *11:30 Uhr Themenauswahl*

Durch die Clusterung wurde noch keine Präferenz sichtbar. Die Gruppe einigte sich nach Punkteabfrage einvernehmlich auf die folgende Priorisierung:

1..	Umweltverträglichkeit des Verkehrs	14 Votings
2..	Neue Infrastrukturen	12 Votings
3..	Digitalisierung	11 Votings
4..	Neue Antriebstechnologien und ihre Ladeinfrastruktur	9 Votings

Es wurde festgehalten, dass nachfolgend die priorisierten Themen behandelt werden sollen. Themen die nicht abgearbeitet werden können oder inhaltlich nicht passten, wanderten in den Themenspeicher.

---

#### Thema 1: Umweltverträglichkeit des Verkehrs

Durch aktive Mitarbeit der Teilnehmer\*innen wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (grüne Karteikarten):

**Förderung von umweltverträglichen Verkehren:** Die Betrachtung der Gesamtbilanz sollte als Maxime der Umweltverträglichkeit neuer Mobilitätstechnologien gelten. Alle Technologien sollten auf ihre langfristigen Auswirkungen hin geprüft werden.

**Entwicklung neuer Brennstoffmotoren:** Die Energie- und Schadstoffbilanz sollte positiv ausfallen.

---

#### Thema 2: Neue Infrastrukturen

Durch aktive Mitarbeit der Teilnehmer\*innen wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (grüne Karteikarten):

**Förderung der Multimodalität:** Mobilstationen als ein Ansatz der Multimodalitätsförderung. Die Verbesserung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr (Netzausbau) gilt als weiterer Schlüssel

**Elektrizitätsversorgung auf Autobahnen:** Die Bereitstellung der Infrastruktur bildet die Basis für eine Elektrifizierung des Lkw-Güterverkehrs.

**Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur:** Unter diesem Begriff wurden ganz unterschiedliche Ansätze subsummiert: Telematik, Wasserstofftankstellen, Verlagerung von Schwertransporten, Optimierung des trimodalen Güterverkehrs, Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken, Beschleunigung des Fußverkehrs durch Laufbänder

**Neue Antriebstechnologien im SPNV:** Wasserstoffzüge

---

#### Thema 3: Digitalisierung

---

Durch aktive Mitarbeit der Teilnehmer\*innen wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (grüne Karteikarten):

**Weiterentwicklung von Verkehrs-Apps:** Mehrfach gefordert wurden verkehrsträgerübergreifende vernetzte Informationen in einer App.

**barrierearme Zugänglichkeit:** leicht zugänglich und einfach bedienbare App

**Verlässlichkeit der Informationen:** Die Informationen sollen verlässlich sein und bei Staus und Unfällen schnell informieren.

**umfassendes Fahrgastinfosystem:**

---

#### Thema 4: Neue Antriebstechnologien und ihre Ladeinfrastruktur

Durch aktive Mitarbeit der Teilnehmer\*innen wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (grüne Karteikarten):

**Technologieoffenheit:** Solange nicht klar ist, welche Antriebstechnologie (Batterieelektrisch, Brennstoffzelle / Wasserstoff, Gas) sich unter welchen Voraussetzungen durchsetzen wird, sollte keine Technologie favorisiert werden. Alle Aspekte von Ökonomie / Ökologie / Mobilität sollten dabei beachtet werden. Das Land sollte Modellvorhaben zu allen alternativen Antrieben fördern.

**Beschäftigte berücksichtigen:** Kontrovers angesprochen, aber nicht ausdiskutiert werden konnte die Frage, ob der Staat die Aufgabe hat, die Beschäftigten dieses beschleunigten Strukturwandels abzusichern, oder ob der Markt dies regelt.

---

#### *12:05 Uhr Themenspeicher*

In den Themenspeicher wurden durch Abfrage diejenigen Themen eingebracht, die bislang noch nicht bei der Themenabfrage genannt wurden, aber relevant erscheinen.

---

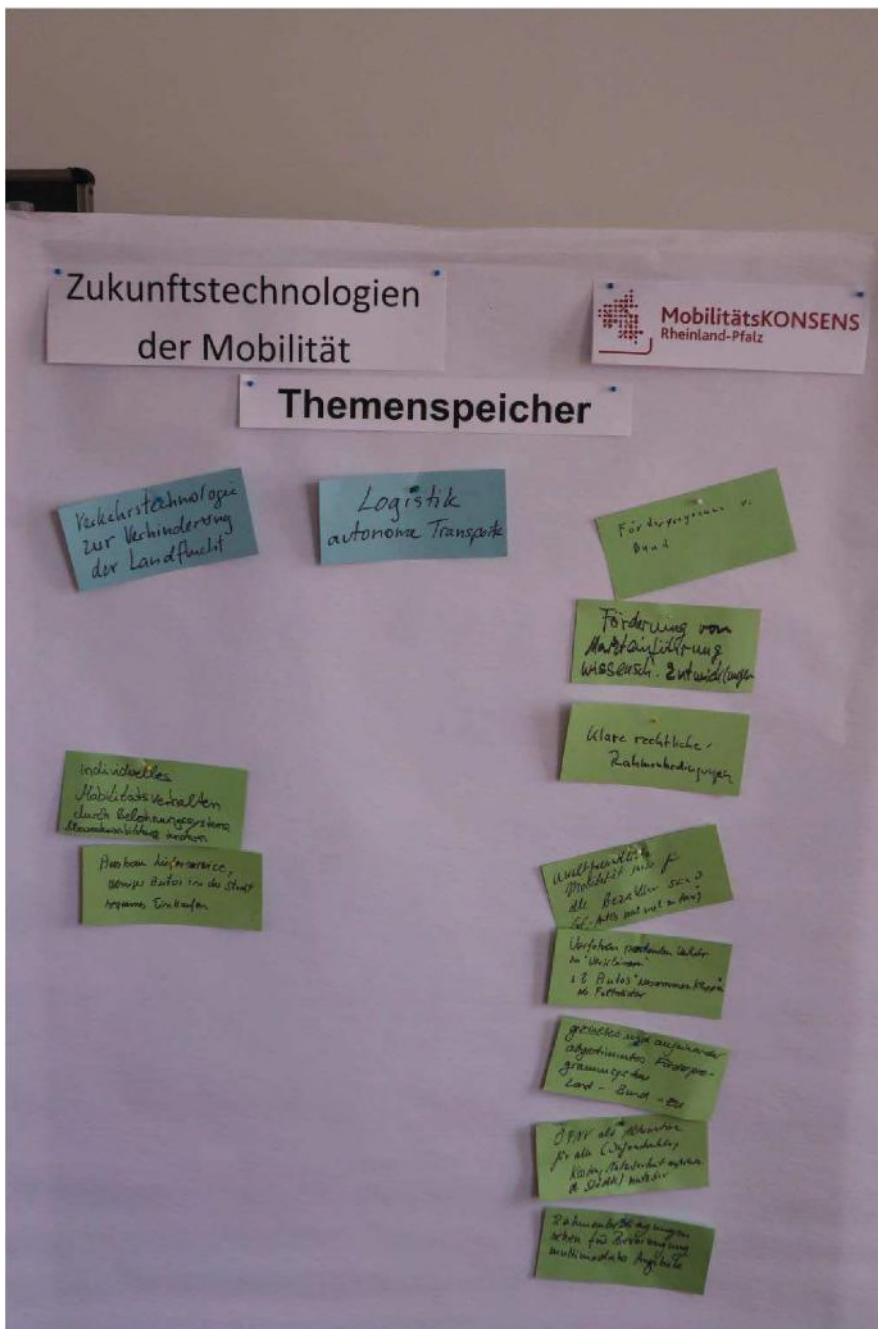


Abb.3: Themenspeicher Gruppe Karo

Als generelle Themen im Rahmen der Themenabfrage wurden genannt:  
**Verkehrstechnologien, die die Landflucht verhindern**  
**autonome Transporte als Teil der Logistik**

Im Rahmen der Vertiefung kamen zahlreiche generelle Aussagen zu  
**- Förderprogrammen, insbesondere zur Markteinführung wissenschaftlicher Entwicklungen**  
**- rechtlichen Rahmenbedingungen**  
**- bezahlbarer umweltfreundlicher Mobilität**

- ÖPNV als für alle Bevölkerungsgruppen nutzbare Alternative

*12:15 Uhr Ende Gruppe Karo*

---

**12:15 Uhr - 13.00 Uhr, Runde 2: Gruppe Kreuz**

*12:15 Uhr Begrüßung und Erläuterung Methode/Ablauf*

Herr Dr. Brunsing begrüßte die Gruppe, erläuterte den Ablauf dieser Denkfabrik und erklärte in der gebotenen Kürze die Methode.

---

*12:18 Uhr Eisbrecher / Zurufabfrage Themen*

Durch Zurufabfrage wurden die Themen gesammelt, von denen eine Auswahl später für die weitere Vertiefung genutzt werden sollen (blaue Karteikarten).

---



Abb.4: Themenabfrage Gruppe Kreuz, Foto 1



Abb.5: Themenabfrage Gruppe Kreuz, Foto 2

Als Themenvorschläge (blaue Karteikarten) wurden benannt:

1. Automatisiertes intelligentes Parken
2. Digitalisierung und Ausbau der Datennetze

3. Technologische Verkehrsvermeidung
4. Technologieoffenheit bei Antrieben
5. multimodale Plattformen
6. E-Scooter
7. Reaktivierung von Bahnstrecken
8. autonomer ÖPNV

---

### *12:25 Uhr Themenauswahl*

Durch die Clusterung wurde noch keine Präferenz sichtbar. Die Gruppe einigte sich nach Punkteabfrage einvernehmlich auf die folgende Priorisierung:

1..	Reaktivierung von Bahnstrecken	14 Votings
2..	Technologische Verkehrsvermeidung	10 Votings
3..	multimodale Plattformen	8 Votings
4..	autonomer ÖPNV	6 Votings
5..	Digitalisierung und Ausbau der Datennetze	5 Votings

Es wurde festgehalten, dass nachfolgend die priorisierten Themen behandelt werden sollen. Themen die nicht abgearbeitet werden können oder inhaltlich nicht passten, wanderten in den Themenspeicher.

---

#### Thema 1: Reaktivierung von Bahnstrecken

Durch aktive Mitarbeit der Teilnehmer\*innen wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (grüne Karteikarten):

**autonomer Schienenverkehr:** Um eine Taktverdichtung zu realisieren, ist eine flächendeckende Einführung von ETCS bzw. dessen Weiterentwicklung hin zu einem autonomen Betrieb wünschenswert.

**Elektrifizierung von Schienenstrecken:** Zusammen mit Reaktivierungen und einem attraktiven Angebot ist dies ein maßgeblicher Beitrag zum Klimaschutz. Es wurde ein entsprechender Fahrplan gefordert.

**Reaktivierung von Schienenstrecken:** In Kombination mit Elektrifizierung zu sehen. Ausbau in Stadt und Region

**Vernetzung des Schienenverkehrs mit Angeboten im Rad- und Busverkehr:** Es wird kein isoliertes, sondern ein ganzheitliches vernetztes Angebot gefordert.

---

#### Thema 2: Technologische Verkehrsvermeidung



Durch aktive Mitarbeit der Teilnehmer\*innen wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (grüne Karteikarten):

**Einsatz von Sensorik:** Durch moderne Technologien soll bspw. kommunaler Entsorgungsvkehr verringert werden. Müllbehälter werden erst dann geleert, wenn es notwendig ist.

Förderung von Pilotprojekten:

**Verkehrsvermeidung durch Raumplanung und bessere Kommunikationsnetze:** Bund und Land sollten entsprechende Netze bzw. Hardware fördern.

**HomeOffice:** Die öffentliche Hand sollte verstärkt Heimarbeit ermöglichen, um Fahrten und Wege (Raumüberwindung) zu reduzieren. Entsprechende Softwarelösungen sollten entwickelt und gefördert werden.

**Pilotprojekte fördern:** Allgemein und unabhängig von den genannten Ansätzen sollten vermehrt Pilotprojekte aufgelegt werden, die eine technologische Verkehrsvermeidung unterstützen

---

### Thema 3: multimodale Plattformen

Durch aktive Mitarbeit der Teilnehmer\*innen wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (grüne Karteikarten):

**intelligente Verkehrslenkung:** Es sollten Softwarelösungen und Apps zur Vermeidung von Schnittstellen entwickelt werden, die als Plattform für Wegeketten genutzt werden können. Diese sollten verkehrsmitteloffen sein und das E-Ticketing implementiert haben. Dies wird als Aufgabe vorrangig des Bundes und des Landes mit Unterstützung der Kommunen angesehen.

**Zusammenarbeit per Gesetz:** Verbände, Aufgabenträger und Unternehmen sollten verpflichtet werden, statt nebeneinander zu entwickeln ihre Daten für multimodale Plattformen und intermodale Appentwicklungen freizugeben.

**Codesharing im öffentlichen Verkehr:** Es sollte die Möglichkeit gewährleistet werden, alle öffentlichen Verkehrsmittel aller Unternehmen zwischen „A“ und „B“ nutzen zu können.

**Förderung durch Bund / Land:** Softwareentwicklungen wie E-Learning Programme oder Apps sollen durch Bund und Land unterstützt werden

---

### Thema 4: autonomer ÖPNV

Durch aktive Mitarbeit der Teilnehmer\*innen wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (grüne Karteikarten):

**Verkehrsverbände finanziell unterstützen:** Verkehrsverbände sind nicht in der Lage, intermodale Techniken und Plattformen zu entwickeln und anzubieten. Hier sollten Bund und Land Förderprogramme auflegen, um einen intelligenten ÖPNV zu unterstützen.

Rechtssicherheit schaffen:

**Forschungsförderung** im Bereich autonomer ÖPNV bzw. ÖPNV on demand

---

### Thema 5: Digitalisierung und Ausbau der Datennetze

Durch aktive Mitarbeit der Teilnehmer\*innen wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (grüne Karteikarten):

**Digitales Gesamtkonzept Verkehr:** Bund und Land sollten sich dafür verantwortlich zeigen

**Rechtsanspruch auf Mobilfunk:** Wenn Mobilfunkunternehmen nicht selbstständig eine flächendeckende Netzabdeckung realisieren sollte ein Rechtsanspruch darauf dies bewirken. Offen geblieben ist, ob der Staat oder Mobilfunkunternehmen letztlich verantwortlich sind.

---

## *12:55 Uhr Themenspeicher*

**In den Themenspeicher wurden durch Abfrage diejenigen Themen eingebracht, die bislang noch nicht bei der Themenabfrage genannt wurden, aber relevant erscheinen.**

---

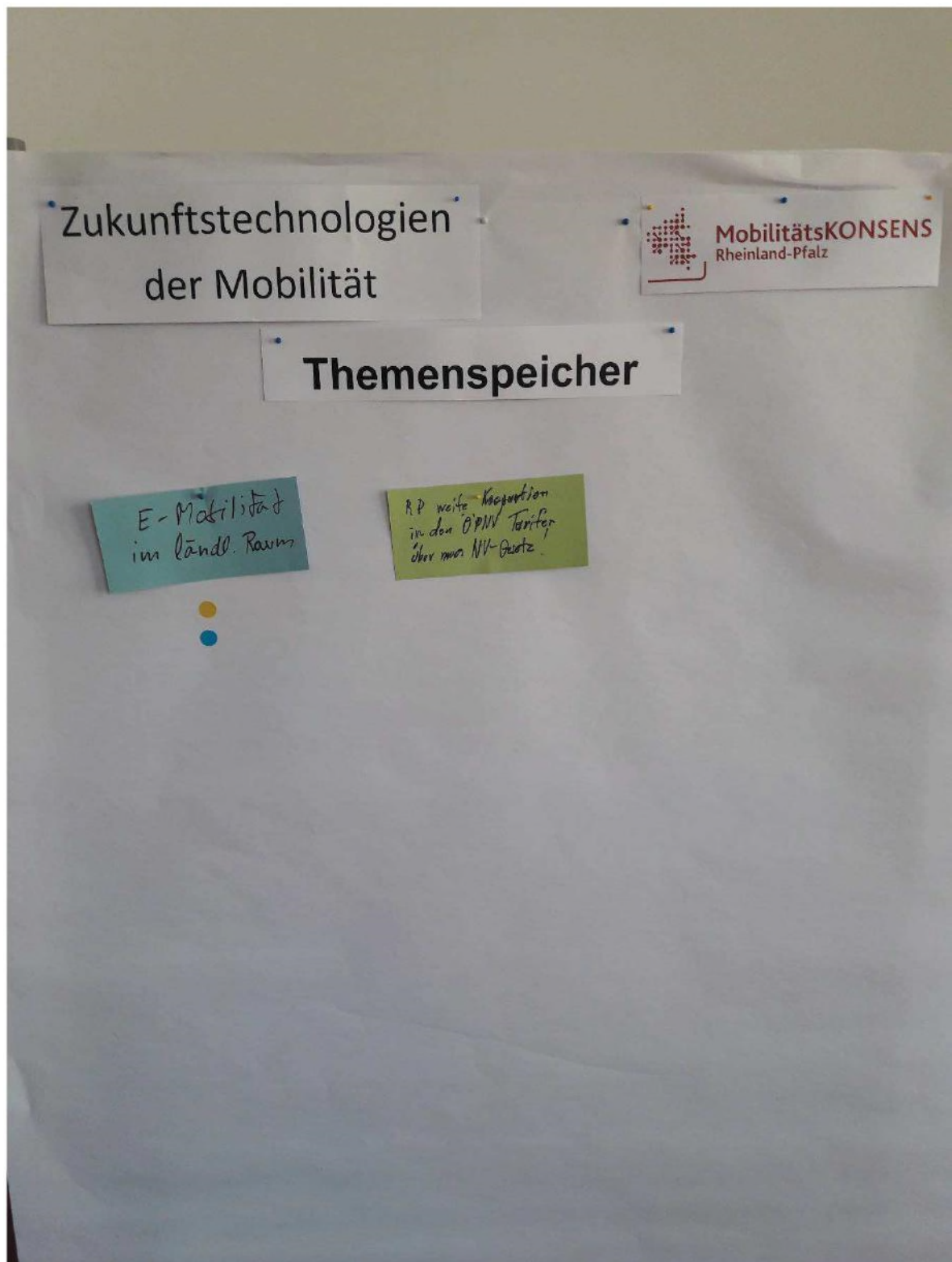


Abb. 6: Themenspeicher Gruppe Kreuz

**Elektromobilität auch im ländlichen Raum ermöglichen:** Es besteht die Befürchtung, dass die Infrastruktur für neue Antriebstechnologien vorrangig im städtischen Umfeld errichtet wird **und der ländliche Raum einmal mehr „abgehängt“ wird.**

**Rheinland-Pfalz weite Kooperation bei ÖPNV-Tarifen:** Ein Nahverkehrsgesetz für Rheinland-Pfalz sollte diese Kooperation ermöglichen

*13:00 Uhr Ende Gruppe Kreuz*

### **14:00 Uhr - 14.45 Uhr, Runde 3: Gruppe Pik**

*14:00 Uhr Begrüßung und Erläuterung Methode/Ablauf*

Herr Dr. Brunsing begrüßte die Gruppe, erläuterte den Ablauf dieser Denkfabrik und erklärte in der gebotenen Kürze die Methode.

---

*14:03 Uhr Eisbrecher / Zurufabfrage Themen*

Durch Zurufabfrage wurden die Themen gesammelt, von denen eine Auswahl später für die weitere Vertiefung genutzt werden sollen (blaue Karteikarten).

---

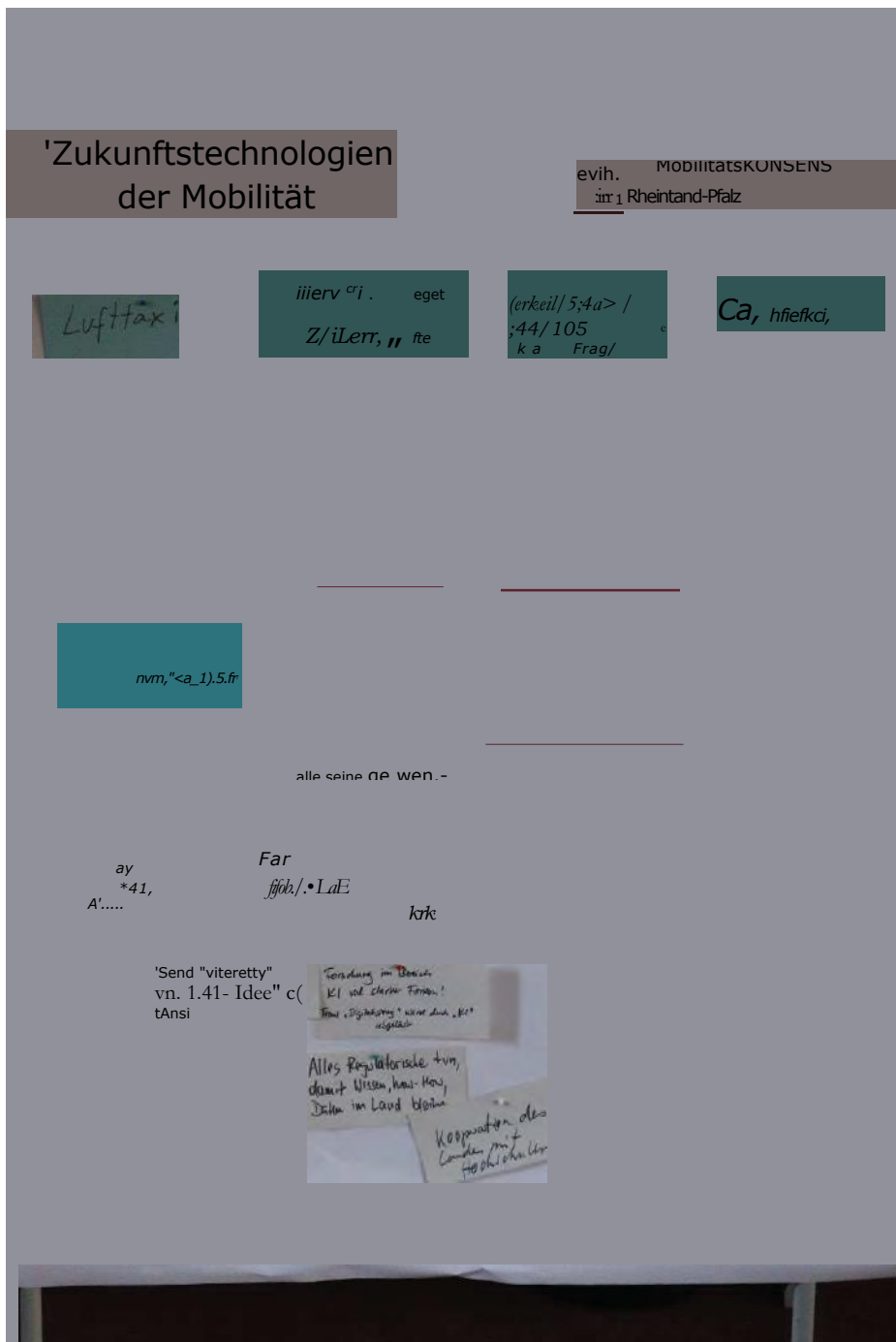


Abb.7: Themenabfrage Gruppe Pik, Foto 1



Abb.8: Themenabfrage Gruppe Pik, Foto 2

Als Themenvorschläge (blaue Karteikarten) wurden benannt:

1. Lufttaxi
2. Sicherungssysteme bei Energieausfall

3. Verkehrsabhängige Schaltungen
4. Car-2-Infrastructure
5. Car-2-Car-Communication
6. künstliche Intelligenz zur Verkehrssteuerung
7. autonomer ÖV
8. emissionsfreie Mobilität
9. digitale intelligente Verkehrssysteme
10. Technologien zur Verkehrsvermeidung
11. räumlich-differenzierter Einsatz von Zukunftstechnologien

---

### *14:10 Uhr Themenauswahl*

Durch die Clusterung wurde eine gewisse Präferenz sichtbar. Die Gruppe einigte sich nach Punkteabfrage einvernehmlich auf die folgende Priorisierung:

1..	digitale intelligente Verkehrssysteme	13 Votings
2..	Künstliche Intelligenz zur Verkehrssteuerung	11 Votings
3..	Technologien zur Mobilitätsvermeidung	9 Votings

Es wurde festgehalten, dass die folgenden Themen behandelt werden sollen. Themen die nicht abgearbeitet werden können oder inhaltlich nicht passen, wandern in den Themenspeicher.

---

#### Thema 1: Digitale intelligente Verkehrssysteme

Durch Zurufabfrage wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (weiße Karteikarten):

**Koordinierung der Aktivitäten:** Partner, aber auch vermeindliche Konkurrenten sollten besser zusammenarbeiten und sich strategisch entsprechend ausrichten.

**Förderung:** Diese sollte in der Vergabe von Innovationspreisen für Mobilitätsapps liegen. Forschungsergebnisse sollten zielführend in die Praxis überführt werden. Parallel dazu sollten Studien vergeben werden und neue Technologien grundsätzlich stärker gefördert werden. Zuverlässigkeit von Informationen verbessern:

**Mobilitäts-App:** Entsprechende Entwicklungsarbeit sollte in eine bundesweite, unabhängige Mobilitätsapplikation gesteckt werden.

**Verkehrssteuerungs-App:**

**landesweit schnelles Internet:**

---

#### Thema 2: Künstliche Intelligenz zur Verkehrsvermeidung

---

Durch Zurufabfrage wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (weiße Karteikarten):

**Datenautonomie:** Die Datenhoheit sollte beim Staat liegen und somit unter demokratischer Kontrolle. Die Regularien sollten dafür sorgen, dass Daten und Know-how im Land bleiben. Ob dann jeder Mensch seine Bewegungsdaten freigibt kann derzeit nicht eingeschätzt werden. **Forschung:** Das Land sollte stärker mit den Hochschulen kooperieren und generell die KI viel stärker fördern.

**Ausbildung:** Schulung und Ausbildung von Fachkräften sollte

**Förderung:** Seed-(Risikokapital-)Finanzierung sollte durch das Land erfolgen.

**Vernetzung:** KI sollte dafür sorgen, dass Vernetzungsangebote für eine optimale Mobilität besser funktionieren

---

### **Thema 3: Technologien zur Mobilitätsvermeidung**

Durch Zurufabfrage wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (weiße Karteikarten):

**Telearbeit:** HomeOffice ist ein guter Ansatz zur Reduktion des Energieaufwands

**Voraussetzungen für Telearbeit:** HomeOffice scheitert nicht selten entweder an rechtlichen Regelungen oder an dem nicht ausreichenden Netzausbau im peripheren Raum.

**Mobilitätsmanagement:** Betriebliches Mobilitätsmanagement kann die Umsetzung von Telearbeit unterstützen.

---

### ***14:40 Uhr Themenspeicher***

In den Themenspeicher wurden durch Abfrage diejenigen Themen eingebracht, die bislang noch nicht bei der Themenabfrage genannt wurden, aber relevant erscheinen.

---



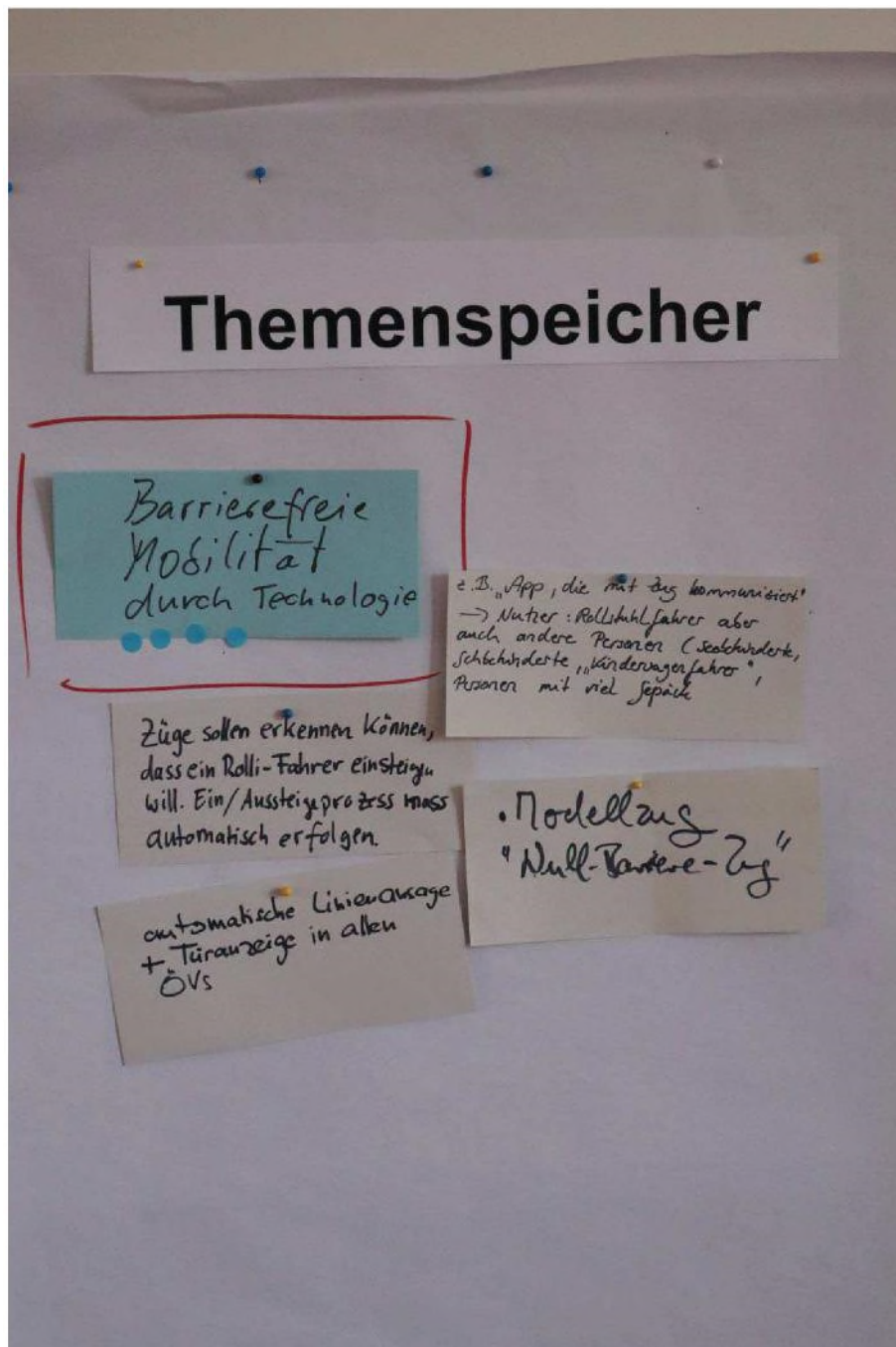


Abb. 9: Themenspeicher Gruppe Pik

Breiten Raum nahm die Barrierefreiheit ein, die wir trotz der Einstellung in den Themenspeicher intensiv diskutierten. Insbesondere die Komponenten des öffentlichen Verkehrs wurden dabei erwähnt.

**barrierefreier Modellzug:** Es sollte ein Null-Barriere-Zug entwickelt werden, der an unterschiedlichen Bahnsteighöhen niveaufrei über entsprechenden Rampen verlassen werden kann.

**Mobilitäts-App:** Es sollte eine App entwickelt werden, die mit dem Zug kommuniziert und bestimmte Personengruppen (nicht nur Seh- und Gehbehinderte, sondern auch Personen mit Kin-

derwagen oder viel Gepäck) voranmeldet.

intelligente Züge: Züge sollten erkennen, dass ein Rolli-Fahrer einsteigen will, sodass der Ein-/Ausstiegsprozess mit Rampen vollautomatisch erfolgt

Linienansage und Türanzeige in allen öffentlichen Verkehrsmitteln

### ***14:45 Uhr Ende Gruppe Pik***

## **14:55 Uhr - 15:30 Uhr, Runde 4: Gruppe Herz**

### ***14:55 Uhr Begrüßung und Erläuterung Methode/Ablauf***

Herr Dr. Brunsing begrüßte die Gruppe, erläuterte den Ablauf dieser Denkfabrik und erklärte in der gebotenen Kürze die Methode.

---

### ***14:58 Uhr Eisbrecher / Zurufabfrage Themen***

Durch Zurufabfrage wurden die Themen gesammelt, von denen eine Auswahl später für die weitere Vertiefung genutzt werden sollen (blaue Karteikarten).

---

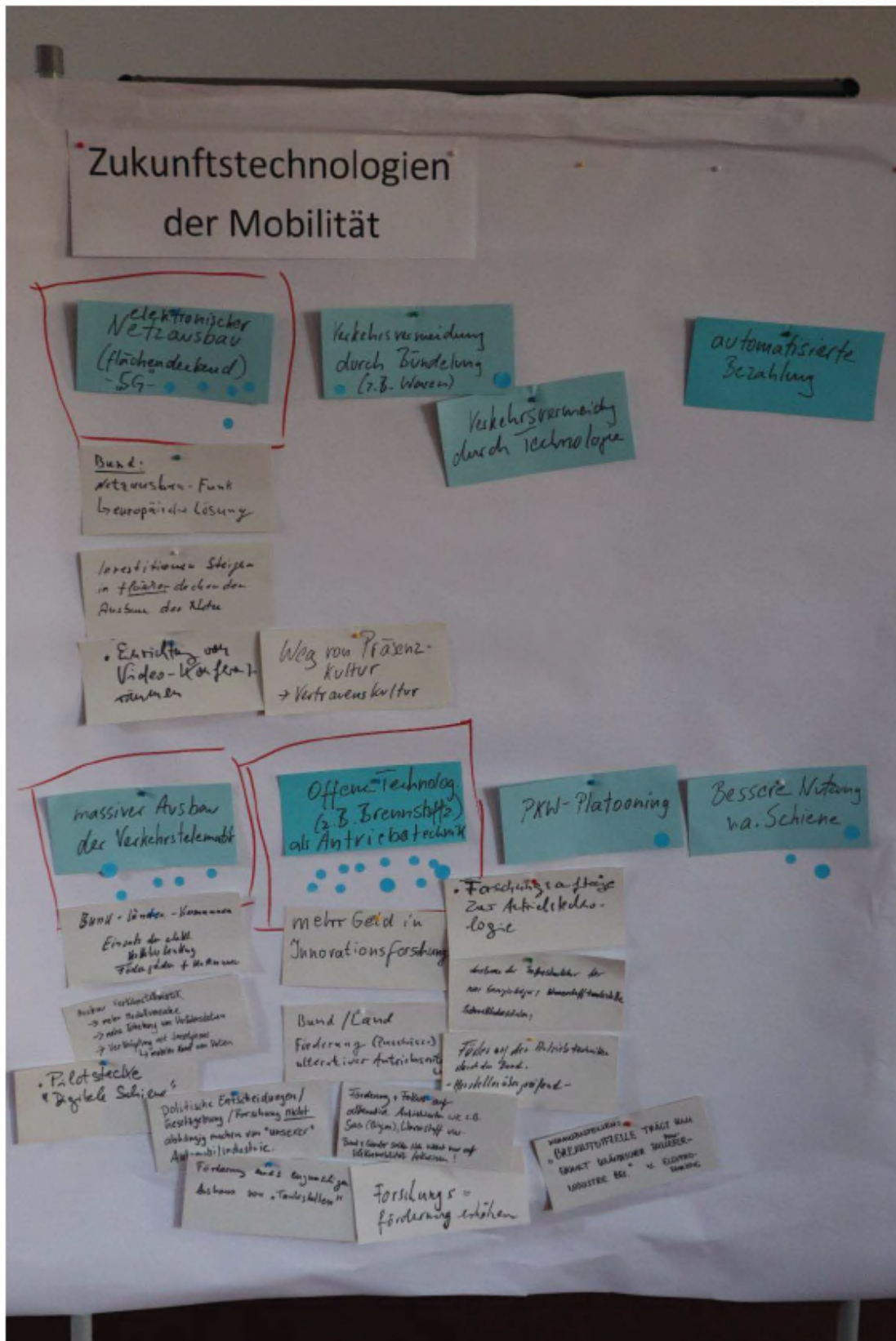


Abb.10: Themenabfrage Gruppe Herz, Foto 1



Abb.11: Themenabfrage Gruppe Herz, Foto 2

Als Themenvorschläge werden benannt:

1. Diversität der Antriebsarten
2. Mobility on demand
3. automatisches Fahren
4. Klimaneutrale Mobilität
5. Digitaler Netzausbau
6. Verkehrsvermeidung
7. automatisiertes Bezahlen
8. Verkehrstelematik
9. Technologieoffenheit
10. Pkw-Platooning
11. Intensivere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, vor allem der Schiene

---

### *15:05 Uhr Themenauswahl*

Durch die Clusterung wurde noch keine Präferenz sichtbar. Die Gruppe einigte sich nach Punkteabfrage einvernehmlich auf die folgende Priorisierung:

1..	Technologieoffenheit	11 Votings
2..	Diversität der Antriebsarten	9 Votings
3..	Klimaneutrale Mobilität	6 Votings
4..	Digitaler Netzausbau	5 Votings
5..	Verkehrstelematik	5 Votings

Es wurde festgehalten, dass die folgenden Themen behandelt werden sollen. Themen die nicht abgearbeitet werden können oder inhaltlich nicht passen, wandern in den Themenspeicher.

---

#### Thema 1: Technologieoffenheit

Durch aktive Mitarbeit der Teilnehmer\*innen wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (weiße Karteikarten):

**Forschungsförderung:** Die meisten Karten bezogen sich auf die zu steigernde Förderung: mehr Geld in Innovationsforschung, Förderung alternativer Antriebstechnologien seitens Bund / Land, Förderung der Tankstelleninfrastruktur,

**Unabhängige Forschung:** Die Forschung sollte nicht abhängig sein von der deutschen Automobilindustrie.

---

## Thema 2: Diversität der Antriebsarten

Durch Zurufabfrage wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (weiße Karteikarten):

**Antriebsenergien:** E-Kraftstoffe wie Algen sollten vermehrt berücksichtigt werden. Wasserstoff als Antriebsenergie sollte weiter gefördert und entwickelt werden. Gleichzeitig sollte auf die anwendungsbezogene Antriebsform geachtet werden.

---

## Thema 3: Klimaneutrale Mobilität

Durch Zurufabfrage wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (weiße Karteikarten):

**Ladestationen für E-Mobilität:** Es wurde betont, dass so genannte grüne Energie Voraussetzung für E-Mobilität sein sollte.

---

## Thema 4: Digitaler Netzausbau

Durch Zurufabfrage wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (weiße Karteikarten):

**Netzausbau:** Erforderlich ist sowohl ein flächendeckender Ausbau als auch eine europäische Lösung.

**Videokonferenzen:** Hierfür ist die Einrichtung von Videokonferenzräumen in allen größeren Verwaltungen vonnöten.

**arbeitskulturelle Veränderungen:** Für die mit einer Digitalisierung verbundene ubiquitäre Arbeitsmöglichkeit ist eine kulturelle Änderung erforderlich: Weg von der Präsenz- zur Vertrauenskultur.

---

## Thema 5: Verkehrstelematik

Durch Zurufabfrage wurden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert (weiße Karteikarten):

**SPNV-Pilotstrecke:** Eine digitale Schiene sollte als Pilotstrecke eingerichtet werden.

**elektronische Verkehrslenkung:** Einsatz und Unterstützung durch Bund – Länder - Kommunen Ausbau mit mehr Modellversuchen und einer Verknüpfung mit dem Smartphone zum mobilen Abruf von Verkehrsdaten

---

## *15:35 Uhr Themenspeicher*

In den Themenspeicher wurden durch Abfrage diejenigen Themen eingebracht, die bislang noch nicht bei der Themenabfrage genannt wurden, aber relevant erscheinen.

---

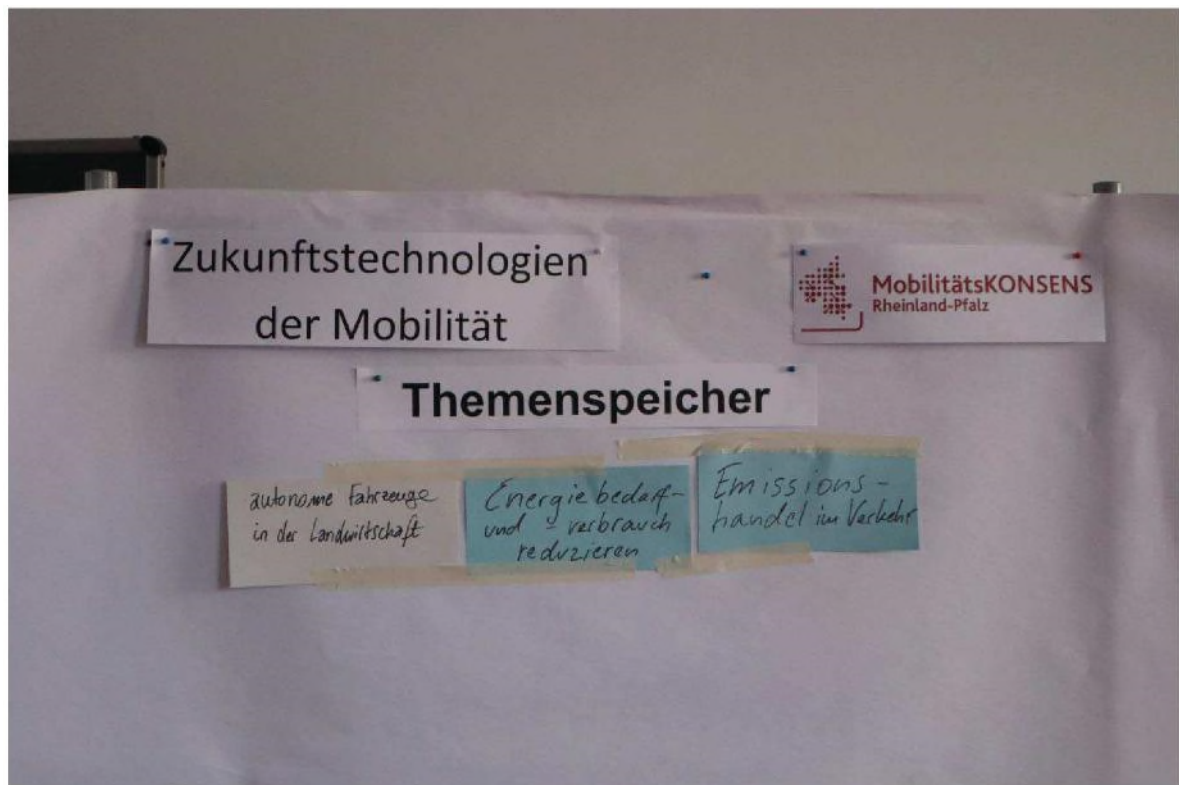


Abb. 12: Themenspeicher Gruppe Herz

**autonome Fahrzeuge in der Landwirtschaft:** Bislang wird über autonomen Verkehr stets im Bereich des Straßenverkehrs (Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Güterverkehr) gesprochen. Einfacher wäre es, dies auf nicht-öffentlichen Flächen im Bereich der Landwirtschaft zu erproben.

**Reduzierung des Energieverbrauchs:** Sowohl im Verkehrswesen als auch allgemein müssen verstärkt Anstrengungen unternommen werden, den Energieverbrauch zu reduzieren und damit **Einführung des Emissionshandels im Verkehr:** Um die Industrie zu stärkeren Anstrengungen zu drängen sollte über eine Einführung dieses Instruments nachgedacht werden.

Gegen 15:50 Uhr endete die Denkfabrikphase mit dem Abschluss der vierten und letzten Gruppenphase

Dr. Jürgen Brunsing

(Protokollant)

## Protokoll

*Datum:*  
18.03.2019

*Uhrzeit:*  
11:20 – 15:40 Uhr

*Ort:*  
Erbacher Hof, Mainz  
St. Lioba Raum

<b>VERANSTALTUNG:</b>	<b>Mobilitätskonsens RLP, Regionalforum Mainz</b>
<b>DOKUMENTATION:</b>	<b>Denkfabrik #4: Mobilität der Waren, Güter und Logistik</b>
<b>MODERATOR / CO-MODERRATION:</b>	Fabian Bauer / Max Vogel (beide raumkom)
<b>PROTOKOLLFÜHRER:</b>	Fabian Bauer (raumkom)





## TAGESORDNUNG

**Montag 18.03.2019**

11:15 Uhr Beginn

11:20 Uhr	12:05 Uhr	Runde 1: Gruppe Herz
12:15 Uhr	13:00 Uhr	Runde 2: Gruppe Karo
14:00 Uhr	14:45 Uhr	Runde 3: Gruppe Kreuz
14:55 Uhr	15:40 Uhr	Runde 4: Gruppe Pik

16:00 Uhr Ende

## 11:20 Uhr - 12:05 Uhr | Runde 1: Gruppe Herz

### **11:20 Uhr Begrüßung und Erläuterung Methode/Ablauf**

Herr Bauer begrüßt die Gruppe, stellt sich und Herrn Vogel vor, erläutert den Ablauf der Denkfabrik, erklärt den Verlauf und den inhaltlichen Rahmen.

### **11:23 Uhr Eisbrecher/Zurufabfrage Themen**

Durch Zurufabfrage werden die Themen gesammelt, die später für die weitere Vertiefung genutzt werden sollen.

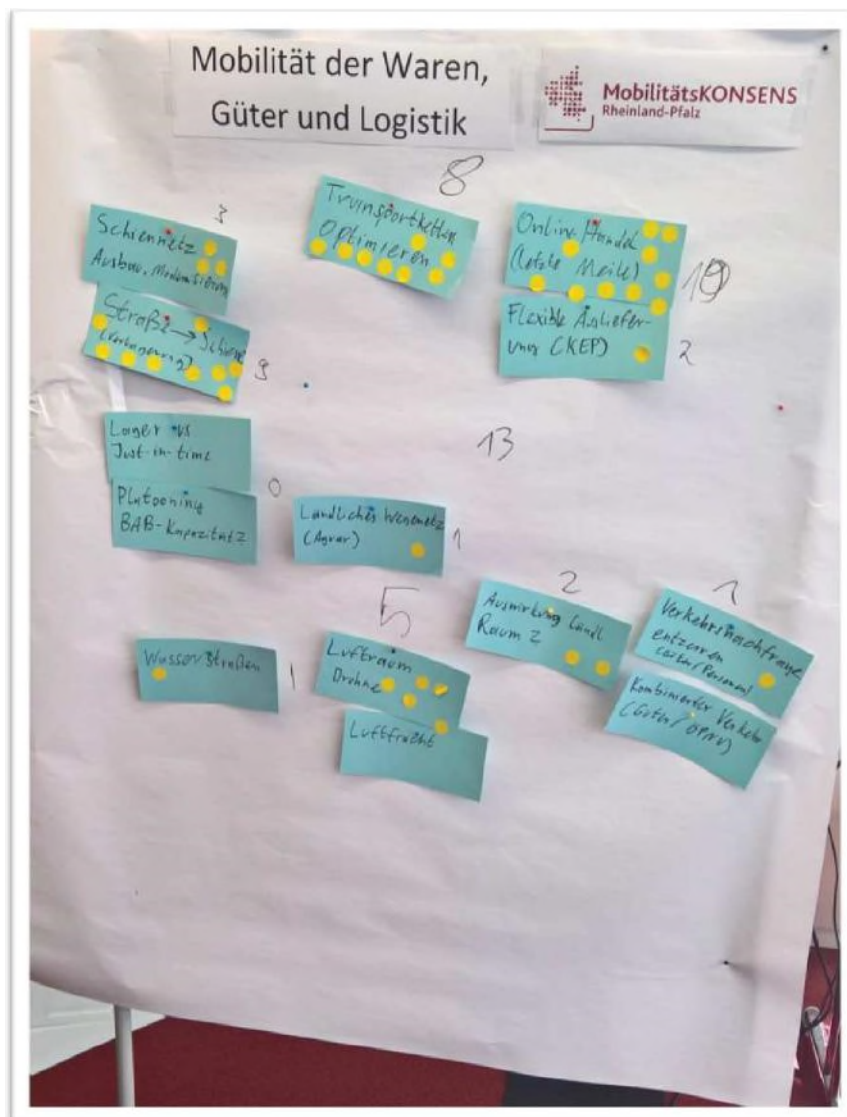


Abb.: Themensammlung Gruppe Herz

Als Themenvorschläge werden benannt:

A. Regionalisierung

1. **Regionalisierte Güterströme:** Ein stärker regional ausgerichteter Warenkreislauf (vor allem für Lebensmittel) könnte die Länge einzelner Transportwege deutlich reduzieren.
2. **Kostenwahrheit:** In diesem Zusammenhang werden die Transportkosten als „verzerrt“ kritisiert. Sie würden nicht entsprechend der Inanspruchnahme der Verkehrsinfrastruktur umgelegt, sodass keine Anreize für eine stärkere Fokussierung auf regionale Angebote bestünden.

B. KEP-Lieferverkehr

1. **Online-Handel (letzte Meile):** Mit dessen steigendem Umfang ginge ein wachsender Anteil an Lieferverkehren einher.
2. **Flexible Auslieferung (KEP):** Flexible Auslieferungsmöglichkeiten (Packstation, Paketshop, Pkw-Kofferraum) sollen auf dem Land verstärkt genutzt werden, um die Anzahl der Zustellversuche gering zu halten.

C. Effizienz in der Logistik

1. **Transportketten optimieren:** Die Verbindung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zur Fortbewegung von Gütern soll verbessert/optimiert werden. Stichwort: Digitalisierung
2. **Verkehrsnachfrage entzerren:** Es sollten Möglichkeiten geprüft werden, um Personen- und Güterverkehren eigene Infrastrukturen bereitzustellen.
3. **Kombinierter Verkehr:** In ländlichen Gebieten hingegen soll für eine bessere Auslastung eine Möglichkeit zur Gütermithnahme im ÖPNV geschaffen werden.

D. Verkehrsträger Schiene

1. **Schiennetz (Ausbau, Modernisierung):** Das Schiennetz solle gestärkt werden, um neben dem Personen-, künftig auch vermehrt dem Güterverkehr dienen zu können. Dazu zählen Ausbau, Modernisierung und auch Instandhaltung.
2. **Straße → Schiene (Verlagerung):** Ein höherer Anteil an Gütern solle auf der Schiene, statt wie bisher auf der Straße transportiert werden.

E. Verkehrsträger Straße, Auslastung

1. **Lagerhaltung vs. Just-in-time-Logistik:** Mit reduziertem Lagerbestand und einer Just-in-time-Logistik seien Rahmenbedingungen mit starker Ausrichtung auf den Straßengüterverkehr geschaffen worden.
2. **Platooning – BAB-Kapazität:** Angesichts der „Platooning“-Technologie (automatisierte Lkw-Kolonnenfahrt ohne erforderlichen Sicherheitsabstand) wird bildlich die Frage nach der künftigen Nutzbarkeit der rechten BAB-Fahrstreifen für den Personenverkehr gestellt.

F. Wasserstraßen

1. **Wasserstraßen:** Es wird angesichts der noch bestehenden Industriestandorte auf die Notwendigkeit funktionierender Wasserstraßen hingewiesen.

G. Luftverkehr

1. **Luftraum, Drohne:** Für Frachttransport in unwegsamem Gelände (Gebirge, Insel, etc.) einsetzen.
2. **Luftfracht:** Die Menge der Luftfracht solle begrenzt werden.

H. Ländlicher Raum

1. **Ländliches Wegenetz (Agrar):** Für Rheinland-Pfalz als Standort der Agrarwirtschaft sollte das kleinteilige Netz der Wirtschaftswege erhalten bleiben.
2. **Auswirkung ländlicher Raum:** Auch für private KEP-Dienste ergäben sich im ländlichen

Raum schwierigere Kostenstrukturen, ob der heutige Bedienungsstandard auch künftig bestünde, sei unklar. Insofern sei auch unter diesem Gesichtspunkt die Sicherung ländlicher Räume zu berücksichtigen.

---

### 11:40 Uhr Themenauswahl

Die Clusterung ergibt noch keine Präferenz. Die Punkteabfrage ergibt folgende Priorisierung:

- |    |                                   |           |
|----|-----------------------------------|-----------|
| 1. | Regionalisierung                  | 13 Punkte |
| 2. | Verkehrsträger Schiene            | 12 Punkte |
| 3. | KEP-Lieferverkehr                 | 11 Punkte |
| 4. | Effizienz Logistik                | 9 Punkte  |
| 5. | Luftverkehr                       | 5 Punkte  |
| 6. | Ländlicher Raum                   | 3 Punkte  |
| 7. | Wasserstraßen                     | 1 Punkt   |
| 8. | Verkehrsträger Straße, Auslastung | 0 Punkte  |

Es wird zunächst das höchst priorisierte Thema bearbeitet.

---

#### Thema 1: Regionalisierung

Durch Zurufabfrage werden die unterschiedlichen Akteure identifiziert, die durch ihr Verhalten Einfluss auf eine Regionalisierung der Warenströme haben; außerdem werden die Zeithorizonte dargestellt, die innerhalb derer diese Einflüsse wirksam werden können. Gedanklich standen Waren des kurzfristigen Bedarfs im Mittelpunkt, insbesondere Lebensmittel:

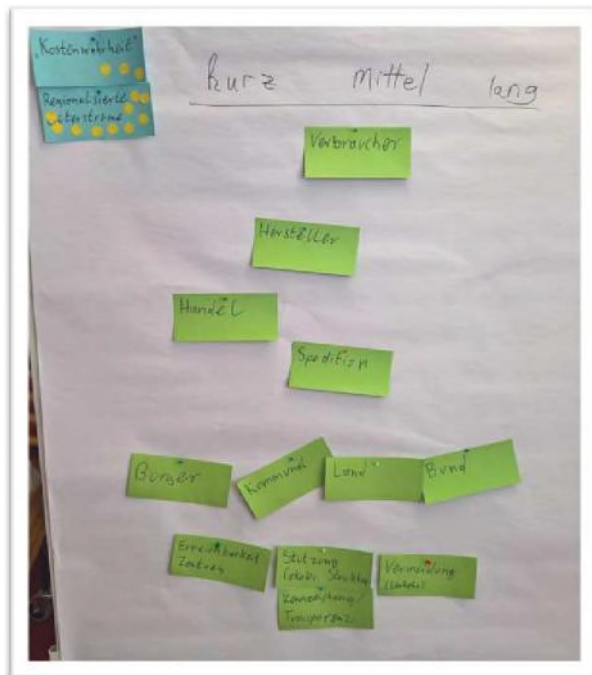


Abb.: 18.03.2019 - Bearbeitung Regionalisierung - Gruppe Herz

**Verbraucher:** Die Position des Verbrauchers wurde kontrovers betrachtet. Einerseits bieten sich ihm kurzfristige Möglichkeiten, sein Konsumverhalten anzupassen. Andererseits erscheint gerade diese Änderung als trägen Prozess, sodass bestenfalls von einer mittelfristigen Wirksamkeit auszugehen sei.

**Hersteller:** Sie werden in einer eher mittel- als kurzfristigen Position gesehen, da je nach Größe Lieferanten-Beziehungen in unterschiedlichem Maße aufgebaut werden müssen.

**Handel:** Hier werden auch kurzfristige Möglichkeiten zur Sortimentsanpassung gesehen.

**Spedition:** Es wird davon ausgegangen, dass diese Akteure ihre Kapazitäten eher mittelfristig anpassen können.

**Bürger:** Hier nicht in seiner Rolle als Verbraucher betrachtet, sondern z.B. in der Bereitstellung ehrenamtlicher Leistungen, wie beispielsweise für Dorfläden (für einen leichteren Direktvertrieb). Die Aktivierung sei kurzfristig erreichbar.

**Kommune:** Kann derartige Bestrebungen fördern, aber bei geringerer Reaktionsgeschwindigkeit als Bürger.

**Land:** Das Land wird in einer potenziell mittelfristig wirksam werdenden Rolle gesehen. Die Regionalisierung wird im Zusammenhang mit der Stützung ländlicher Räume gesehen.

**Bund:** Die weitere Rahmengesetzgebung wird als langsam laufender Prozess wahrgenommen.

Als weitere Rahmenaspekte und Aufgaben wurden genannt:

**Erreichbarkeit Zentren:** Die diskutierten Güter aus dem kurzfristigen Bedarf stellten nur einen Ausschnitt aller verfügbaren Güter dar. Der Wunsch nach einer reduzierten Verkehrsleistung solle nicht zu einer eingeschränkten Erreichbarkeit der Zentren führen. Der Zugang zu diesen (und damit auch zu Gütern längerfristiger Bedarfsgruppen) sei auch ein Aspekt der Stützung ländlicher Räume.

**Stützung lokaler Struktur:** Regionale Wirtschaftsstrukturen sollen erhalten bleiben.

**Kennzeichnung/ Transparenz:** Eine Kennzeichnung von Produkten (z.B. regionale Dachmarken) schaffe die notwendige Transparenz, um hierzu beizutragen.

**Vermeidung Verkehr:** Reduzierte Transportleistungen werden als Zielgröße genannt.

---

## *12:05 Uhr Themenspeicher*

Die Teilnehmer erhielten abschließend die Möglichkeit, noch nicht geäußerte Überlegungen in den Themenspeicher zu geben.

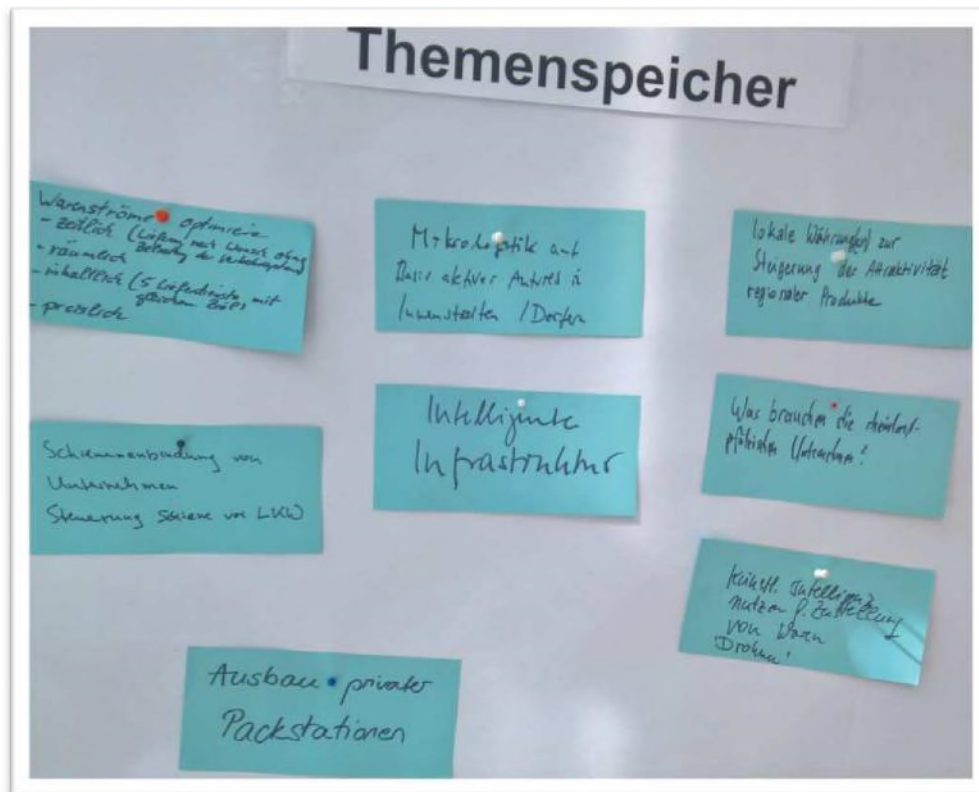


Abb.: 18.03.2019 - Themenspeicher Regionalisierung - Gruppe Herz

Warenströme optimieren: Zeitliche Optimierung der Verkehre (Lieferung nach Wunsch außerhalb Spitzenzeiten ) / räumlich / inhaltlich (5 Lieferdienste mit gleichem Ziel) / preislich.  
Mikrologistik: Auf Basis aktiver (?Autos?) in Innenstädten / Dörfern.  
Lokal Währung(en): Zur Steigerung der Attraktivität regionaler Produkte.  
Schiemenanbindung von Unternehmen: Steuerung Schiene vor Lkw.  
Intelligente Infrastruktur  
Was brauchen die Rheinland-Pfälzischen Unternehmen?  
Ausbau privater Packstationen  
Drohnen: Künstliche Intelligenz nutzen für Zustellung von Waren (,Drohnen')

**12:10 Uhr Ende Gruppe Herz**

## 12:15 Uhr - 13:00 Uhr | Runde 2: Gruppe Karo

### 12:15 Uhr Begrüßung und Erläuterung Methode/Ablauf

Herr Bauer begrüßt die Gruppe, stellt sich und Herrn Vogel vor, erläutert den Ablauf der Denkfabrik, erklärt den Verlauf und den inhaltlichen Rahmen.

### 12:18 Uhr Eisbrecher/Zurufabfrage Themen

Per Kartenabfrage werden jene Themen gesammelt, die später für die weitere Vertiefung genutzt werden können. Innerhalb der Cluster ergaben sich neben thematisch ähnlichen Bezügen auch teils auch (fast) gleichlautende Nennungen. Hiermit ergeben sich erste Rückschlüsse auf zentrale Aspekte in der Wahrnehmung der Teilnehmer.



Abb.: 18.03.2019 - Themenabfrage - Gruppe Karo

Als Themenvorschläge werden benannt:

A. Stärkung des nicht-straßengebundenen Güterverkehrs

1. **Stärkung Güterverkehr; Güter auf Schiene verlagern:** Es solle eine höhere Transportleistung der Schiene (zu Lasten des Straßentransports) erreicht werden.
2. **Staatliche Förderung zur Modernisierung der Bahn:** Staatliche Institutionen sollen die Leistungsfähigkeit des „Systems Schiene“ durch Maßnahmen zur Modernisierung erhöhen.
3. **Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasser:** Rahmenbedingungen sollen dergestalt angelegt werden, dass diese Massenverkehrsmittel einen höheren Marktanteil erreichen.
4. **Gütertransport auf Wasserstraße; Rhein zum Warentransport vertiefen / ausbauen:** Die Wasserstraßen sollen weiter für den Güterverkehr nutzbar gemacht werden.

B. Konsumentenverhalten und Einfluss (-faktoren)

1. **Arbeitsteilung/ Spezialisierung/ Produktionsprozesse (für immer kleinere Sendungen):** Die Ausdifferenzierung des Warenangebotes, dessen Bereitstellung und Nachfrage) führten zu immer kleineren Sendungsvolumina. Dieser grundsätzliche Prozess sei nur schwer beeinflussbar.
2. **Online-Bestellung Anlieferung + Retouren, online Bestellservice:** Das vereinfachte Angebot (teils mit kostenfreier Lieferung) führe zu einem erhöhten Verkehrsaufwand.
3. **Regional einkaufen; Reduktion durch Förderung Selbstversorgung:** Regionalisierte Warenkreisläufe (Herstellung, Verbrauch) könnten das Verkehrsaufkommen reduzieren. Die Steigerung sei eine erhöhte Selbstversorgung (Hersteller=Verbraucher), die auch durch Bildungsangebote gefördert werden könne.
4. **Verbrauchererwartung; Dilemma von Konsumverhalten vs. Lieferverkehr:** Die Zunahme kleinteiligen Lieferverkehrs sei einerseits direktes Ergebnis des Konsumentenverhaltens. Gleichzeitig habe sich eine entsprechende Erwartungshaltung der Verbraucher entwickelt, die sich nicht übergehen lasse.

C. Innovative Lösungen

1. **Drohnen-Anlieferung:** Durch Drohnen ließe sich künftiger Verkehrsaufwand auf der Straße reduzieren.

D. Neue Antriebstechnologien

1. **Alternative Antriebe; Wasserstoff in Lkw:** Jenseits Akku-Mobilität gerade im Nutzfahrzeugbereich Alternativen berücksichtigen.
2. **Umweltfreundliche Antriebe fehlen, werden nicht genutzt:** Neue Antriebstechnologien seien nach wie vor noch nicht ausgereift und würden entsprechend wenig genutzt.

E. KEP-Lieferverkehr (Feinverteilung)

1. **Innenstadt Anlieferung durch Lastenpedelec:** Es wird angeregt, auf entsprechende Modellprojekte zurückzugreifen.
2. **Be- und entladen in der Stadt:** Teils Probleme bei Belieferung des Einzelhandels mit großen Fahrzeugen.
3. **Lieferverkehr Innenstädte als Sicherheitsproblem:** Schwerverkehr sei innerstädtisch als Sicherheitsrisiko zu begrenzen.
4. **Paketzustellung „last mile“:** Für die Paketzustellung seien aufgrund der verschiedenen Probleme (Parken zweite Reihe, behinderte Verkehrsflüsse) alternative Lösungen zu finden.

F. Situation Straßengüterverkehr und Ansätze



1. **Lagerhaltung auf BAB:** Komplexere Logistik und Fertigungsprozesse begünstigen Straßengütertransport.
2. **Autobahnen verstärken:** Infrastruktur ausbauen, um Verkehrsnachfrage bedienen zu können.
3. **Mehr Brücken über den Rhein:** Mehr Querungsmöglichkeiten für kürzere Wege.

G. Effizientere Logistik und Kombiniertes Verkehr

1. **Trimodaler Verkehr, KV-Terminals:** Umschlagplätze zwischen Verkehrsträgern fördern.
2. **Sammelpunkte für Waren unternehmensübergreifend; Güterverteilzentren stärken:** Im großräumigen Verkehr, insbesondere aber auch innerstädtisch könnte durch Bündelungen der Verkehrsaufwand reduziert werden.
3. **Autonome Logistik; Digitalisierung und Reduzierung Leerfahrten:** Durch automatisierte Zustellungsverfahren könnte sich Verkehrsaufwand reduzieren lassen. Zumindest könne durch Bereitstellung und Verknüpfung digitaler Informationen Leerfahrten vermieden werden.

H. Kostentransparenz

1. **Transportkosten, kurzfristig, langfristig / „Kostenwahrheit“:** Durch rechtliche Ausgestaltung lägen die Transportkosten unter tatsächlichen „gesellschaftlichen“ Kosten. Dies sei nur kurz- aber nicht langfristig der Gesellschaft dienlich.

---

## 12:32 Uhr Themenauswahl

Einzelne Rückfragen ergänzten den Eindruck, dass der Themenblock Konsumentenverhalten eher analytisch geprägt war. Deswegen wurde das gleichsam priorisierte Thema des nicht-straßengebundenen Güterverkehrs gewählt, mit Fokus auf Schienengüterverkehr.

1.	Stärkung des nicht-straßengebundenen Güterverkehrs	9 Punkte
2.	Konsumentenverhalten und Einfluss (-faktoren)	9 Punkte
3.	KEP-Lieferverkehr (Feinverteilung)	8 Punkte
4.	Neue Antriebstechnologien	7 Punkte
5.	Kostentransparenz	6 Punkte
6.	Innovative Lösungen	5 Punkte
7.	Effizientere Logistik und Kombiniertes Verkehr	3 Punkte
7.	Situation Straßengüterverkehr und Ansätze	3 Punkte

---

### Thema 1 Stärkung des nicht-straßengebundenen Güterverkehrs - Schienenverkehr:

Durch Zurufabfrage werden die unterschiedlichen Akteure identifiziert, die einerseits maßgeblichen Einfluss auf die Ausgestaltung des Schienenverkehrsangebotes haben. Aber auch Nachfrager nach Transportleistungen, wie auch Stakeholder allgemein wurden berücksichtigt. Es wurden die „Wirkungsbereiche“ der Akteure und die zeitlichen Horizonte der Umsetzbarkeiten gesammelt. Hier gab es den berechtigten Einwand, dass in diesen Infrastrukturen die allermeisten Maßnahmen nur langfristige Realisierungshorizonte haben. Dennoch wurden auch einige kürzer laufende Aspekte identifiziert.

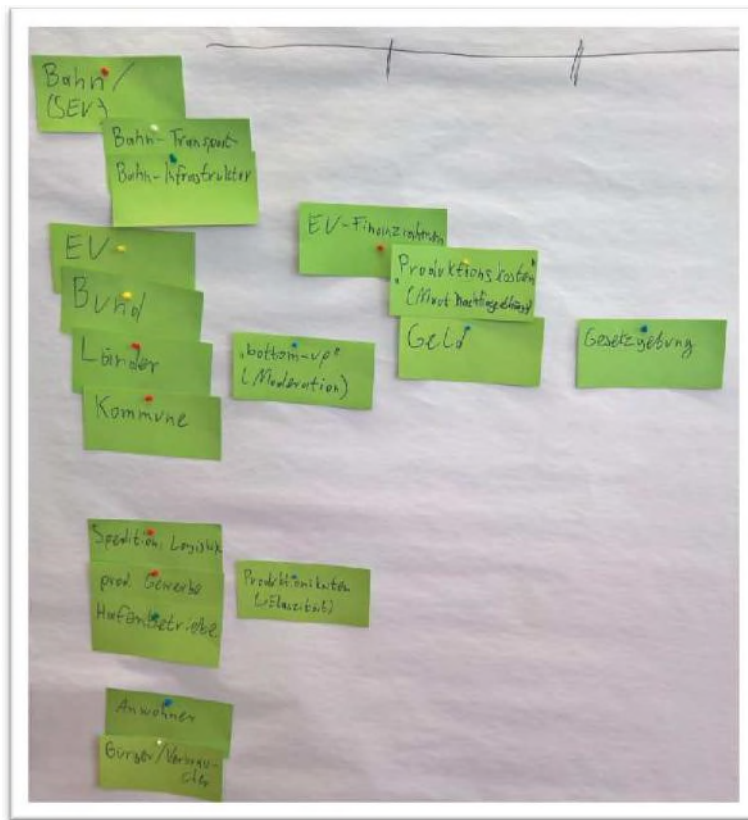


Abb.: 18.03.2019 - Vertiefung Schiene - Gruppe Karo

**Deutsche Bahn, Güterverkehrsunternehmen:** Zunächst sei die Bahn (bzw. vor allem im Güterverkehr auch die privaten Anbieter) selbst für attraktive Angebot verantwortlich.

**Bahn - Transport:** Als Transportunternehmen und großer Anbieter wird die Deutsche Bahn in der Verantwortung gesehen, die Wahrnehmbarkeit des Angebotes zu erhöhen und es marktgängig zu gestalten.

**Bahn - Infrastruktur:** Da die Deutsche Bahn auch Betreiberin der Infrastruktur ist, habe sie für die Zugänglichkeit des Angebotes zu sorgen.

**EU:** Der Finanzrahmen der EU wird als ein Instrument für eine bessere Ausstattung der Schieneninfrastruktur gesehen. Der Aspekt wird als kurz- bis mittelfristig einsortiert, da sich der Finanzrahmen in der aktuellen Abstimmung befände.

**Bund:** Als formaler Eigentümer wird der Bund am stärksten in der Pflicht gesehen. Dies ergäbe sich aus unterschiedlichen Aspekten. Zum einen sei er direkt für die Finanzierung und damit für Unterhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur verantwortlich. Zum anderen habe er über allgemeine Rahmengesetzgebungen nicht nur Einfluss auf das Schienenangebot, sondern auch auf die Attraktivität anderer Verkehrsangebote. Als konkretes Beispiel werden Lkw-Maut und Trassenpreise genannt, die nachfrageabhängig ausgestaltet werden sollen. Dieser Gestaltungsspielraum solle stärker zu Gunsten des Schienenverkehrs genutzt werden.

**Länder:** Neben eigenen finanziellen Beiträgen zur Inwertsetzung von Schieneninfrastruktur wird hier ein Potenzial für „weiche Maßnahmen“ gesehen. Als Beispiel wird ein moderierendes Wirken genannt. Es sollen Rahmen für Wissens- und Praxistransfers geschaffen werden; auch um die Nachfrage nach diesen Güterverkehrsleistungen zu stimulieren.

**Kommune:** Auch die Kommunen hätten Verpflichtungen im Sinne des übergeordneten Ziels. Dazu gehörte exemplarisch die Ausweisung von Gewerbeflächen mit Gleisanschluss.

**Speedition, Logistik:** Die Gruppe wird im Zuge ihrer Angebotsplanung genannt.

**Produzierendes Gewerbe:** Diese Gruppe träte letztlich als Nachfrager von Transportleistungen

auf. Entsprechen bestünde hier eine notwendige Auseinandersetzung mit der Transportmittelwahl. Die Transport- werden als Teil der Produktionskosten aufgefasst. Die Nachfrager seien in der Lage, auch kurzfristig sich ändernden Rahmenbedingungen anzupassen.

**Hafenbetriebe:** Die Gruppe wird im Zuge ihrer Angebotsplanung genannt und in der Pflicht gesehen, multimodale Angebote vorzuhalten.

**Anwohner:** Seien entlang der Schienenstrecken eine sehr wichtige Anspruchsgruppe.

**Bürger/Verbraucher:** Diese werden über ihr Nachfrageverhalten als Akteursgruppe erachtet

Nach diesen Nennungen herrscht Konsens darüber, dass zu diesem Thema alles Erforderliche ausgetauscht ist.

---

### *12:58 Uhr Themenspeicher*

In der abschließenden Abfrage nach weiteren und noch nicht genannten thematischen Aspekten wurden keine weiteren Nennungen gemacht.



Abb.: 18.03.2019 - Themenspeicher - Gruppe Karo

### *13:00 Uhr Ende Gruppe Pik*

### **14:00 Uhr - 14:45 Uhr | Runde 3: Gruppe Kreuz**

## 14:00 Uhr Begrüßung und Erläuterung Methode/Ablauf

Herr Bauer begrüßt die Gruppe, stellt sich und Herrn Vogel vor, erläutert den Ablauf der Denkfabrik, erklärt den Verlauf und den inhaltlichen Rahmen.

## 14:03 Uhr Eisbrecher/Zurufabfrage Themen

Per Kartenabfrage werden jene Themen gesammelt, die später für die weitere Vertiefung genutzt werden können. Innerhalb der Cluster ergaben sich neben thematisch ähnlichen Bezügen auch teils auch (fast) gleichlautende Nennungen. Hiermit ergeben sich erste Rückschlüsse auf zentrale Aspekte in der Wahrnehmung der Teilnehmer.

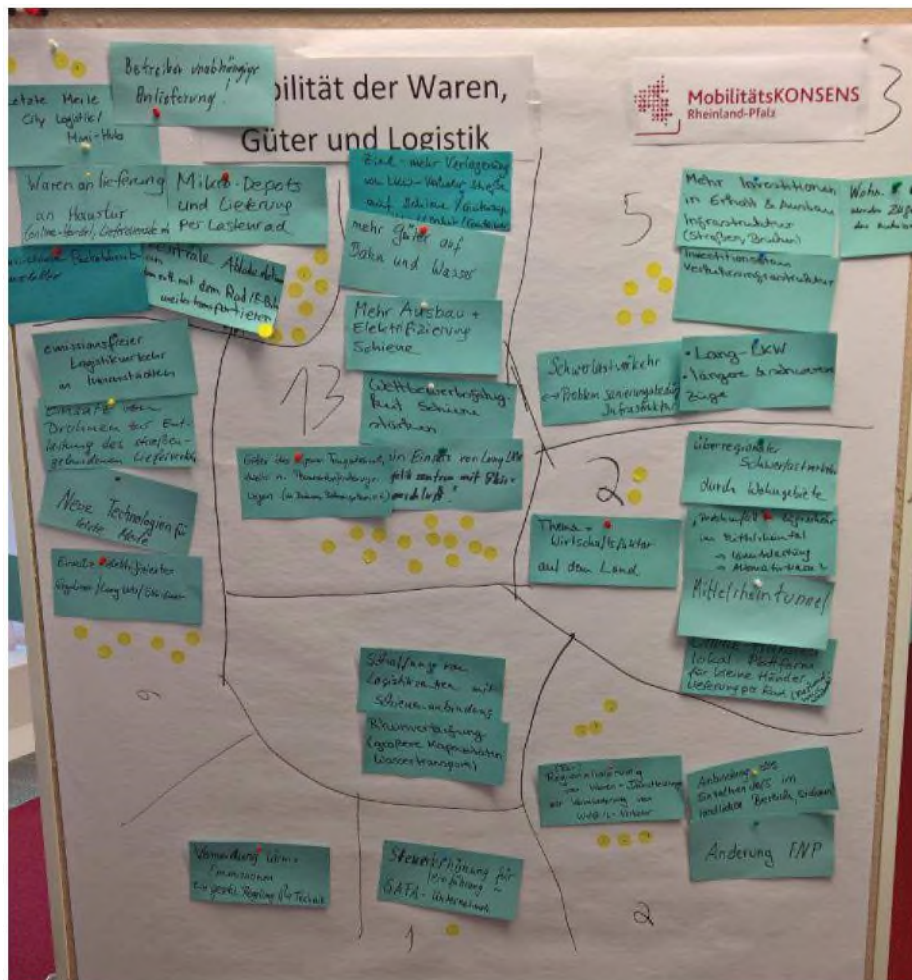


Abb.: 18.03.2019 - Themenspeicher - Gruppe Kreuz

Als Themenvorschläge werden benannt:

### A. KEP-Dienste und Letzte-Meile-Logistik

1. Warenanlieferung an Haustür (Online-Handel, Lieferdienste): Die kleinteiligen und steigenden Sendungsmengen und deren Haustür-Zustellung stelle ein zunehmendes Problem dar.

2. **Rücksichtslose Paketdienstzusteller:** Der Problemdruck schlägt sich in einem zunehmend rücksichtslosen Verhalten der Zusteller aus (vor allem Parken und Halten).
3. **Betreiberunabhängige Anlieferung:** Es werden gebündelte Warenströme und damit vom einzelnen Betreiber unabhängige Zustellungen angemahnt.
4. **Letzte-Meile City-Logistik / Mini-Hub:** Die Einrichtung kleiner Hubs (/Sammelstellen) könne ein Ansatz sein, um die Feinverteilung von Paketen effizienter zu gestalten.
5. **Verbesserung Schnittstelle ÖV und Rad:** Vielerorts würde das Rad durchaus als Zu-  
lauf zum ÖV intensiver genutzt werden, wenn hier die Schnittstelle besser ausgebaut  
sei (Radabstellen etc.)
6. **Mikro-Depots und Lieferung per Lastenrad; Zentrale Abladestation dann evtl. mit  
dem Rad/E-Bike weitertransportieren:** In kleinteiligen Hubs und dem Einsatz von Las-  
tenrädern wird ein Ansatz gesehen, um KEP-Leistungen nachhaltiger zu gestalten.

#### B. Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraßen

1. **Ziel mehr Verlagerung von Lkw-Verkehr (Straße) auf Schiene/Güterzüge und  
Schifffahrt/Container; mehr Güter auf Bahn und Wasser:** Es wird gefordert, dass ge-  
nerell mehr Güter bzw. ein höherer Anteil des Güterverkehrs über die Verkehrsträger  
Schiene und Wasserstraße abgewickelt werden solle.
2. **Wettbewerbsfähigkeit Schiene stärken:** Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene solle  
gestärkt werden durch Bereitstellung der Infrastruktur und rechtliche Regularien.
3. **Mehr Ausbau und Elektrifizierung Schiene:** Das Angebot des Schienengüterverkehrs  
solle durch einen Ausbau des Schienennetzes und weiterer Elektrifizierung (auch der  
Gewerbegebietsanschlüsse) gestärkt werden.
4. **Kein Einsatz von Lang-Lkw, Logistikzentren mit Gleisanschluss:** Statt eines  
weiteren Kapazitätswachses auf der Straße sollen Logistikzentren stets mit  
Anbindung an das Schienennetz angelegt werden.

#### C. Erhalt und Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur

1. **Schwerlastverkehr und Problem sanierungsbedürftiger Infrastruktur:** Die Infra-  
struktur sei den Anforderungen und Belastungen durch den Schwerlastverkehr nicht  
mehr gewachsen.
2. **Investitionsstau Verkehrsinfrastruktur; Mehr Investitionen in Erhalt und Ausbau  
Infrastruktur (Straßen/Bücken):** Es wird eine mangelnde Instandhaltung der Verkehrs-  
infrastruktur allgemein beklagt und es werden vermehrte Investitionen für den Unterhalt  
und Ausbau des Straßenverkehrsnetzes gefordert (insbesondere auch Brücken).
3. **Wohn- und Gewerbegebiete werden zugeparkt:** Das Problem fehlender  
Stellplätze verlagere sich von Autobahnen in die Siedlungsgebiete.
4. **Lang-Lkw, längere und schwerere Züge:** Es wird angebracht, die Infrastruktur für grö-  
ßer dimensionierte Transporteinheiten zu ertüchtigen (Straße und Schiene) und diese  
rechtlich zuzulassen.

#### D. Neue Technologien zum Warentransport

1. **Neue Technologien für letzte Meile:** Es wird ein zunehmendes Problem im steigenden  
KEP-Lieferverkehr gesehen, das generell mit neuen technologischen Lösungen beant-  
wortet werden sollte.
2. **Emissionsfreier Logistikverkehr in Innenstädten:** Akteure der Wirtschaft werden  
als Adressaten gesehen, für die ein Umstieg auf emissionsfreie Innenstadtlogistik sich  
rascher wirtschaftlich darstellen würde.
3. **Einsatz von Drohnen zur Entlastung des straßengebundenen Lieferverkehrs:**  
Kleinteiliger Lieferverkehr sollte automatisiert in der Luft stattfinden, um die Kapazitäts-  
probleme im Straßenverkehr zu reduzieren.
4. **Einsatz elektrifizierter Giga-Liner / Lang-Lkw / Öko-Liner:** Für eine höhere Effizienz  
sollten größere und elektrifizierte Lkw im Straßengüterverkehr zum Einsatz kommen.

E. Lokale Belastungen durch Güterverkehr und Lösungen

1. **Überregionaler Schwerlastverkehr durch Wohngebiete:** Lokal überstiegen die Belastungen des überregionalen Güterverkehrs den Nutzen der Anwohner.
2. **Thema Güterverkehr ist Wirtschaftsfaktor auf dem Land:** Angesichts der Problematiken des Güterverkehrs sollte dessen wirtschaftliche Bedeutung für ländliche Gebiete in der Diskussion um Problemlösungen immer auch berücksichtigt werden.
3. **„Problemfall“ Zugverkehr im Mittelrheintal / Lärmbelastung / Alternativtrasse; Mittelrheintunnel:** Angesichts des Ziels einer Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene sollten die lokalen Auswirkungen, hier insbesondere die Lärmbelastung für das Mittelrheintal, keinesfalls unberücksichtigt bleiben. Eine Tunnellösung solle geprüft werden, um der Problematik zu begegnen.
4. **Online-Handel lokal - Plattform für kleine Händler und Lieferung per Rad:** Es sollten Plattformen geschaffen werden, die auch kleinen Händlern Grundlage (oder Zugang) für einen örtlichen Zustelldienst bieten. Als Beispiel genannt wird das Kiezkaufhaus Wiesbaden.

F. Regionalisierung und ländliche Gebiete

1. **(Re-) Regionalisierung von Waren und Dienstleistungen zur Verminderung von Waren-/Güter-/Lieferverkehr:** Es sollte eine Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe initiiert werden.
2. **Anbindung des Einzelhandels im ländlichen Bereich sichern:** Im ländlichen Raum sollen weitere Funktionsverluste (Ausdünnung Einzelhandel) begegnet werden, um steigende Verkehrsleistungen zu vermeiden.
3. **Änderung FNP:** Flächennutzungsplanung solle stärker als Instrument zur Steuerung von Versorgungsinfrastruktur genutzt werden.

G. Sonstiges

1. **Schaffung von Logistikzentren mit Schienenanbindung:** Für eine tatsächliche Nachfragesteigerung im Schienengüterverkehr seien Logistikzentren auch tatsächlich an das Schienennetz anzuschließen.
2. **Rheinvertiefung (größere Kapazitäten Wassertransport):** Die Vertiefung des Flusses solle realisiert werden, um Transportkapazitäten zu erhöhen und die Befahrbarkeit zu sichern.
3. **Vermeidung Lärm und Emissionen über gesetzliche Regelungen und technische Methoden:** Es sollten allgemein unterschiedliche Ansätze berücksichtigt werden, um schädliche Auswirkungen des Güterverkehrs zu reduzieren.
4. **Steuererhöhung/-einführung für GAFA-Unternehmen:** International aufgestellte Großunternehmen der Digitalwirtschaft sollten stärker zur Finanzierung des Gemeinwens herangezogen werden.

---

## 14:16 Uhr Themenauswahl

Die Clusterung zeigte mehrere relevante Themenfelder, sodass per Punktabfrage die Präferenz zur weiteren Vertiefung erfasst wurde:

1.	Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraßen	13 Punkte
2.	KEP-Dienste und Letzte-Meile-Logistik	11 Punkte
3.	Neue Technologien zum Warentransport	6 Punkte
4.	Regionalisierung und ländliche Gebiete	6 Punkte
5.	Erhalt und Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur	5 Punkte
6.	Lokale Belastungen durch Güterverkehr und Lösungen	2 Punkte

---

7. Sonstiges

1 Punkt

Die Abstimmung zeigt ein klares Bild mit zwei favorisierten Themen, einem „Mittelfeld“ und für die weitere Gruppendiskussion als von nachrangig eingeordneten Themen. Für die weitere Vertiefung wurde das erstgewählte Thema vertieft, mit einem Fokus auf den Schienenverkehr.

---

### Vertiefung

Durch Zurufabfrage werden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert:

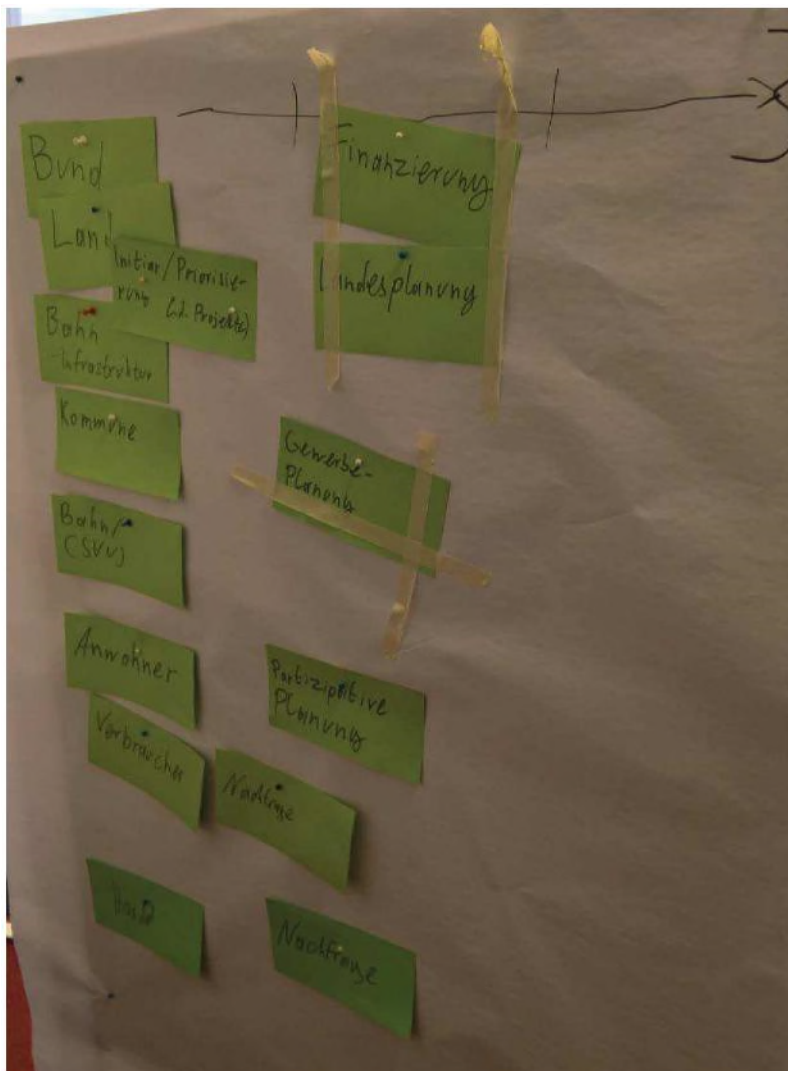


Abb.: 18.03.2019 - Vertiefung Schiene - Gruppe Kreuz

**Bund:** Der Bund wird am stärksten in der Pflicht gesehen, da dessen Finanzierungsrahmen maßgeblich sei für die Sicherstellung des Unterhalts und den Ausbau des Schienennetzes. Da eine bessere Finanzausstattung einer politischen Willensbildung bedürfe, wird dies als

mittelfristig realisierbar eingeschätzt.

**Land:** Das Land wird in der Pflicht gesehen, über seine Landesplanung und die geeignete Definition von Entwicklungszentren und -achsen einen Rahmen zu schaffen, aus dem sich die Weiterentwicklung und Instandhaltung des Schienennetzes ableiten lassen; dies entspreche mittelfristigen Laufzeiten. Das Land solle in der Lage sein kurzfristig Initiativen für Maßnahmen im Schienenverkehrsnetz zu initiieren; dafür müssten Projekte priorisiert sein.

**Deutsche Bahn, Güterverkehrsunternehmen:** Zunächst sei die Bahn (bzw. vor allem im Güterverkehr auch die privaten Anbieter) selbst für attraktive Angebot verantwortlich.

**Bahn - Infrastruktur:** Als Infrastrukturbetreiberin sei die Bahn selbst ein wichtiger Akteur.

**Bahn / Schienenverkehrsunternehmen:** Diese seien relevante Akteure

**Kommune:** Die Kommunen sollten im Zuge der Planung von Gewerbeflächen deren Gleisanschluss einen höheren Stellenwert beimessen.

**Anwohner:** Planungsprozesse müssten angesichts der Belastungen durch den Schienengüterverkehr die Anwohner als Interessensgruppe besser berücksichtigen. Wichtig sei hier eine ernsthafte partizipative Planung, die den Belangen dieser Gruppe Rechnung trage.

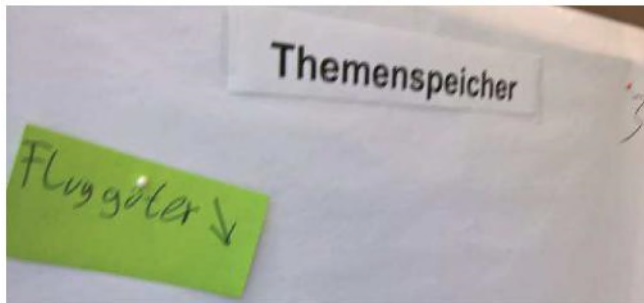
**Verbraucher:** Dieser wird über sein Nachfrageverhalten als eigene Akteursgruppe erachtet. Dieses ließe sich prinzipiell auch kurzfristig anpassen.

**Handel:** Der Handel könne als Akteursgruppe mittelfristig sein Nachfrageverhalten dahingehend anpassen, dass die Beschaffung per Schiene priorisiert werden könne.

---

### *14:43 Uhr Themenspeicher*

Die Teilnehmer wurden abschließend gebeten, etwaig noch nicht genannte Aspekte zu notieren, sodass diese über den Themenspeicher fixiert werden können.



**Verbraucher:** Der Anteil an Fluggütern solle zugunsten anderer Transportarten reduziert werden.

### *14:45 Uhr Ende*

## **14:55 Uhr 15:30 Uhr Runde 4: Gruppe Pik**

### *14:55 Uhr Begrüßung und Erläuterung Methode/Ablauf*

Herr Bauer begrüßt die Gruppe, stellt sich und Herrn Vogel vor und verweist auf den bekannten Verlauf.

---



## 14:58 Uhr Eisbrecher/Zurufabfrage Themen

Per Kartenabfrage werden jene Themen gesammelt, die später für die weitere Vertiefung genutzt werden können. Innerhalb der Cluster ergaben sich neben thematisch ähnlichen Bezügen auch teils auch (fast) gleichlautende Nennungen. Hiermit ergeben sich erste Rückschlüsse auf zentrale Aspekte in der Wahrnehmung der Teilnehmer.



Abb.: 18.03.2019 - Themenspeicher - Gruppe Pik

Als Themenvorschläge werden benannt:

### A. KEP-Dienste und Letzte-Meile-Logistik

- 1. Verbesserung der last-mile-delivery; effizientere und verkehrsreduzierende Zustellung von Paketen; letzte Meile emissionsfrei in eine Hand:** Die Paketzustellung solle effizienter gestaltet werden. Ein Ansatz dazu sei die zentrale und gebündelte Zustellung von Paketen.
- 2. Packstationen:** Die vermehrte Nutzung von Packstationen böte eine Möglichkeit für eine effizientere Zustellung.

### B. Nachhaltigerer Transport durch Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraßen

- 1. Green Freight; nachhaltiger Transport; emissionsarme Transportmittel:** Geringere Emissionen im Gütertransport werden als normatives Ziel formuliert.
- 2. Logistik nicht primär über Straße abwickeln; mehr Güterverkehr auf Schiene und Wasserwege; Gütertransport von der Straße auf die Schiene und aufs Wasser verlagern:** Es wird gefordert, dass generell mehr Güter bzw. ein höherer Anteil des Güterverkehrs über die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße abgewickelt werden solle.

C. Straßengüterverkehr und dessen Effizienz

1. **Rastplätze für Lkw-Fahrer:** Für einen sichereren Verkehr seien mehr Abstellmöglichkeiten für die Ruhepausen der Kraftfahrer vorzusehen.
2. **Warenbündelung im Nah- und Fernverkehr; Leerverkehr vermeiden:** Durch die Bündelung von Gütern im Straßenverkehr soll eine höhere Effizienz erreicht werden und insbesondere Leerfahrten vermieden werden.
3. **Kritisch Betrachtung der Just-in-Time-Philosophie, Verkehrsflächen vs. Lagerflächen:** Optimierte Produktionsprozesse führen durch die Einsparung von Lagerflächen zu einer stärkeren Nutzung von Gemeingütern (Verkehrswegen).
4. **Kosteneffizienz und Verkehrsverlagerung, Produktionsketten durch ganz Europa:** Es wird angemahnt, dass Kostenverzerrungen bestünden, wenn auch bei einfachen Gütern (z.B. Krabben) eine internationale Arbeitsteilung stattfindet.

D. Neue Technologien zum Warentransport

1. **Viele Drohnen; keine Drohnen:** Es werden unterschiedliche Positionen zum Einsatz von Drohnen artikuliert. Einerseits können Drohnen die Straßen entlasten; andererseits seien dazu zu viele Fragen ungeklärt.
2. **Autonome elektrische Binnenschiffe:** Die Binnenschifffahrt wird als Einsatzbereich für autonomes Fahren und neuartige Antriebe ins Spiel gebracht.
3. **Autonome Fahrzeuge in Gewerbe, Industrie, Häfen:** Es wird vorgebracht, dass zunächst geschlossenen Betriebsgelände für den Einsatz autonomer Fahrzeuge geeignet seien.
4. **Seilbahnen für Gütertransport:** Zwischen bestimmten Produktionsstandorten könnten auch Seilbahnen eingesetzt werden.
5. **Smart Farming, autonome Saat- und Erntemaschinen inkl. Weinlesen:** Auch der Agrarsektor sei für den Einsatz automatisierter/ autonomer Maschinen geeignet.

E. Luftfracht

1. **Luftfracht:** Es seien Möglichkeiten zu prüfen, die Luftfrachtmengen zu reduzieren.

F. Regulierung der Verkehrsmengen über Preissetzungen

1. **Frachtkosten, Kostenwahrheit Verbraucher:** Die Frachtkosten würden nicht die tatsächlichen Kosten widerspiegeln, sodass Verbraucher nicht die tatsächlichen Preise zahlen.
2. **Änderung der „Bestellwut“, Steuerung über den Preis:** Die Tarifierung wird als geeignetes Mittel gesehen, um den Umfang der kleinteiligen Warenströme zu reduzieren.

G. Regionalität

1. **Erhaltung der Versorgungszentren insbesondere in Innenstädten:** Die Versorgungszentren seien zu sichern, um den Verkehrsaufwand der Endverbraucher nicht weiter wachsen zu lassen.
2. **„Regionales Denken in der Logistik“:** Güterströme sollen stärker regional ausgerichtet werden.
3. **Gesetzliche Regelungen Tiertransporte prüfen (Transporte vermeiden):** Insbesondere Tiertransporte sollten einer stärkeren Regulierung unterliegen, um den Transportaufwand zu reduzieren.

H. Sonstiges

1. **Multimodale Ketten:** Es seien vermehrt Möglichkeiten zu schaffen, Güterverkehre kombiniert abzuwickeln, sodass die Vorteile einzelner Verkehrsmittel besser genutzt würden.

## 15:10 Uhr Themenauswahl

Die Clusterung zeigte mehrere relevante Themenfelder, sodass per Punktabfrage die Präferenz zur weiteren Vertiefung erfasst wurde:

- |    |  |           |
|----|--|-----------|
| 1. | Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraßen         | 14 Punkte |
| 2. | KEP-Dienste und Letzte-Meile-Logistik              | 9 Punkte  |
| 3. | Luftfracht   | 6 Punkte  |
| 4. | Regulierung der Verkehrsmengen über Preissetzungen | 6 Punkte  |
| 5. | Regionalität                                       | 6 Punkte  |
| 6. | Straßengüterverkehr und dessen Effizienz           | 4 Punkte  |
| 7. | Neue Technologien zum Warentransport               | 3 Punkte  |
| 8. | Sonstiges  | 0 Punkte  |

Erhalt und Ertüchtigung

Es wird festgehalten, dass der Reihenfolge entsprechend nachfolgend die Themen behandelt werden sollen, Themen die nicht abgearbeitet werden können, wandern in den Themenspeicher.

---

### Thema 1:

Durch Zurufabfrage werden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert:

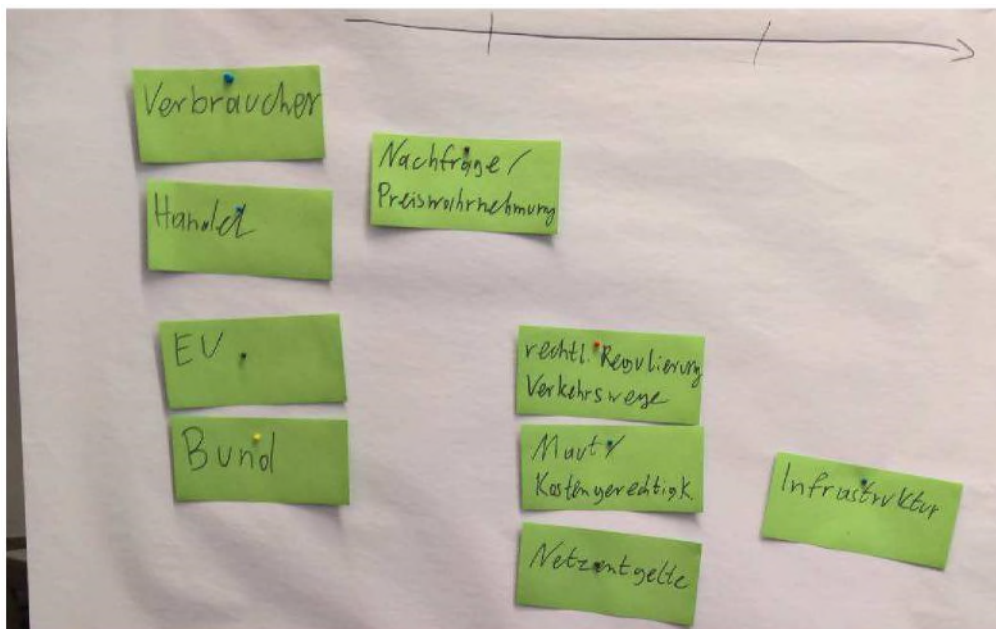


Abb.: 18.03.2019 - Vertiefung Schiene - Gruppe Pik

**Bund:** Dem Bund werden verschiedene Wirkungsbereiche zugeschrieben. Hierzu gehört in mittelfristiger Perspektive vor allem die Bepreisung der Verkehrswege Straße (Maut) und Schiene (Netzentgelt). Durch eine weitere Austerierung sollen hier Anreize für eine Verlagerung

auf die Schiene gesetzt werden. In langfristiger Perspektive sollte der Bund die Schieneninfrastruktur verbessern.

**EU:** Beim Zugang zu Verkehrswegen sei auch das EU-Recht zu berücksichtigen. Auch hier bestünden Möglichkeiten, das Angebot des Schienenverkehrs zu verbessern.

**Verbraucher:** Dieser wird über sein Nachfrageverhalten als eigene Akteursgruppe erachtet. Dieses ließe sich prinzipiell auch kurzfristig anpassen.

**Handel:** Der Handel könne als Akteursgruppe mittelfristig sein Nachfrageverhalten dahingehend anpassen, dass die Beschaffung per Schiene priorisiert werden könne.

---

## Thema 2:

Durch Zurufabfrage werden die unterschiedlichen Aspekte und Facetten des Themas identifiziert:

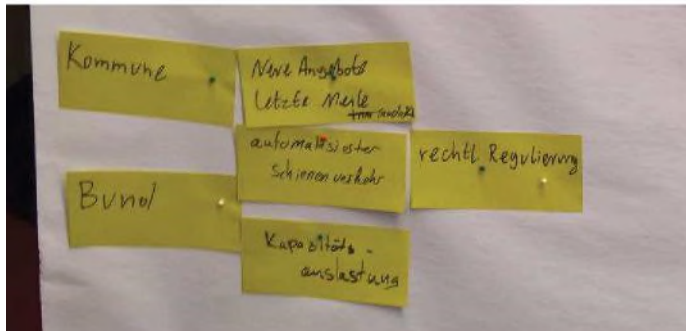


Abb.: 18.03.2019 - Vertiefung Innovationen - Gruppe Kreuz

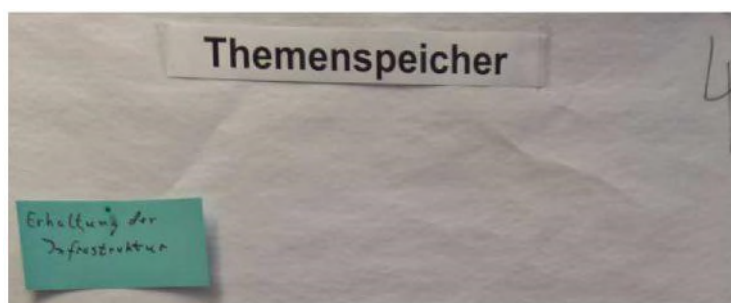
**Bund:** Dem Bund sollte durch rechtliche Regulierung und innovative Ansätze für eine bessere Kapazitätsauslastung sorgen. In diesem Zusammenhang werden das automatisierte Fahren und digitale Verfahren zur Zugsicherung.

**Kommune:** Kommunen sollten die diskutierten Ansätze zur Förderung der Letzte-Meile-Logistik stärker forcieren und als Planungsaufgabe begreifen.

---

## 15:37 Uhr Themenspeicher

Die Teilnehmer wurden abschließend gebeten, etwaig noch nicht genannte Aspekte zu notieren, sodass diese über den Themenspeicher fixiert werden können.



**Erhaltung der Infrastruktur:** Es wird allgemein ein verantwortungs- und planvollerer Umgang mit jedweder Verkehrsinfrastruktur durch die öffentliche Hand angemahnt.

*15:40 Uhr Ende*

Gegen 15:40 Uhr ist die Denkfabrikphase mit dem Abschluss der vierten und letzten Denkfabrik zu Ende.

Fabian Bauer  
(Protokollant)

---