



POSITIONSPAPIER

Neue Mobilität nachhaltig verankern und Platz für Innovation schaffen

„Neue Mobilität“ gilt als vielversprechender Ansatz für verkehrsgeplagte Städte. Die Berliner Wirtschaft setzt auf Innovation und will Mobilität „geteilt“ gestalten. Sie ist davon überzeugt, dass „Neue Mobilität“ dazu beiträgt, den privaten Pkw-Besitz zu reduzieren. Eine Vielzahl von Anbietern hat sich schon in Berlin angesiedelt. Dieses Potenzial kann aber nicht ausgeschöpft werden. Deshalb fordert die Berliner Wirtschaft die Politik auf, die Notwendigkeit und den Mehrwert „Neuer Mobilität“ zu erkennen, eine strukturierte Integration der Angebote aktiv zu gestalten und die Weichen für eine innovative Mobilität von Morgen zu stellen.

Neue Mobilität als Chance für die Mobilitätswende verstehen & nutzen

Der Fokus neuer Mobilität liegt im Sharing. So zählen neben eScooter, eMopeds und Bike-Sharing auch Car-Sharing, Ride-Hailing, Ride-Pooling und autonome Shuttles dazu. Ziel der Verkehrsformen ist es, die Mobilitätswende in Richtung Klimaneutralität zu ermöglichen. Diese lässt sich nur dann erreichen, wenn die Anzahl an Privat-Pkw in Städten sinkt, ohne, dass Menschen dadurch in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. Kurzum: es braucht Alternativen, die von den Betroffenen akzeptiert und angenommen werden.

Die Berliner Wirtschaft sieht diese Alternativen in der Neuen Mobilität. In einer repräsentativen Umfrage der IHK Berlin aus Q4/22 erklären

61% der befragten Unternehmen, dass Neue Mobilität aus ihrer Sicht zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) beiträgt.

39% halten neue Mobilitätslösungen nicht als geeignet, um den privaten Pkw aus den Städten zu verbannen.

Damit die Verkehrsformen der Neuen Mobilität ihr volles Potenzial ausschöpfen und zu DER nachhaltigen Alternative zum MIV werden können, braucht es stärkere Unterstützung durch die Politik, denn: **Aktuell bewerten alle Anbieter den Standort Berlin im Großstadtvergleich als den mit Abstand schwierigsten für ihr Geschäftsmodell.**

Nur wenn Neue Mobilität glaubhaft als Teil des Gesamtsystem Verkehrs verstanden, eingebunden und gefördert wird, werden die Menschen das ineffiziente Privat-Auto stehen lassen. Deshalb fordert die Berliner Wirtschaft ein stärkeres Bekenntnis der Politik zur Neuen Mobilität. Konkret durch:

✉ **Neuformulierung der missglückten Sondernutzungsregelung sowie deren Nebenbestimmungen im Berliner Straßengesetz (§ 11a/BerlStrG) unter Einbezug aller Anbieter.** Die IHK Berlin bietet an, hier als Vermittler zwischen Politik und Anbietern aufzutreten.

✉ **Einführung einer anreizorientierten, deutlichen Reduzierung der Parkgebühren für Car-Sharing über eine pauschale Vignettenregelung. Elektrisches Car-Sharing ist zu bevorzugen (analog München).**



Mikromobilität einen klaren Rahmen geben

Alternative Mobilitätsangebote brauchen Platz und Infrastrukturinvestments. Für geteilte Mikromobilität wie eRoller, eMopeds empfiehlt die Berliner Wirtschaft ein hybrides Parkmodell: stationsbasiert in dichten Hotspots und free-floating in weitläufigeren Nachbarschaften.

✉ „Nicht-stationsbasierte-Mikromobilität“ sollte nur dort eingeschränkt werden, wo ergänzend zu den Jelbi-Mobilitätsstationen, **flächendeckend anbieterneutrale Abstellflächen** errichtet werden. Diese Mikromobilitäts-Parkflächen sollten einen Abstand von max. 300m haben, um den Bedürfnissen der Nutzer zu entsprechen (ähnlich der Planung für ÖPNV-Haltestellen).

✉ Mikromobilitätsanbieter brauchen zudem ein **georeferenziertes „Daten-Dashboard“** zu u.a. **Großveranstaltungen, Baustellen und Ersatzhaltestellen** von der SenMVKU. Erst damit können die Anforderungen an Parkverbotszonen durch die Anbieter gewissenhaft umgesetzt werden. Die IHK Berlin kann dabei als Unterstützerin auftreten.

Aus Sicht der Berliner Wirtschaft braucht es zudem engere Integrationsmöglichkeiten in das ÖPNV-Ticketsystem, um die Attraktivität des Angebots in der Bevölkerung zu erhöhen. So halten es

56% der befragten Unternehmen für wünschenswert, dass über den ÖPNV ein Ticket eingeführt wird, welches die Nutzung mehrerer Verkehrsformen auf einer Wegstrecke ermöglicht. (1 Ticket = verkehrsformübergreifende Nutzung)

Berlin zur Pilothauptstadt für autonomes Fahren transformieren

Die Software von Fahrzeugen im Straßenverkehr hat heute rund 100 Mio. Zeilen Code, eine Boeing 787 nur rund 14 Mio. Das zeigt, über welche digitalen Möglichkeiten wir bereits heute verfügen, um künftig mehr Sicherheit, Klimaschutz und Wachstum im Verkehr zu ermöglichen.

Dieses Potenzial hat die Berliner Wirtschaft erkannt und sieht im autonomen Fahren ein weiteres Element, um die Verkehrswende zu unterstützen.

62% der befragten Unternehmen wünschen sich, dass Berlin eine Vorreiterrolle beim autonomen Fahren in Europa einnimmt.

Denn Automatisierung und Digitalisierung sind nicht nur für den Industrie- und Startup-Standort, sondern auch für neue Zukunftsjobs essenziell. Damit sich Berlin als Vorbild für autonomes Fahren etablieren kann, fordert die Berliner Wirtschaft von der Politik:

✉ Ausbau einer **flächendeckenden Mobilfunkversorgung** sowie die Abdeckung aller Hauptverkehrswege Berlins mit dem **5G Netz**. Dies ist nicht nur unerlässlich für automatisierte und fahrerlose Systeme, sondern auch für die Vernetzung von Fahrzeugen und deren Umwelt (Car-to-X).

✉ **Aufnahme von Gesprächen mit Unternehmen**, die bereits heute auf geteilte, autonome Konzepte setzen, um diese auch in Berlin auf die Straße zu bringen.

✉ **Verabschiedung eines lokalen Masterplans Ladeinfrastruktur (LIS) für Berlin** auf Basis des Masterplans der Bundesregierung. Denn fahrerlose Fahrzeuge werden elektrisch fahren und nur wenn LIS flächendeckend vorhanden ist, wird autonomes Fahren zum Erfolg.

Neue Mobilität im beruflichen Kontext verankern

Die Mehrheit der Berliner Wirtschaft hält Neue Mobilität für nachhaltig und klimafreundlich (53%). Im unternehmerischen Kontext, bspw. als Angebot für die Mitarbeitenden im Rahmen eines Mobilitätsbudgets, wird die Nutzung der neuen Verkehrsformen aber noch nicht gefördert.

32% der Unternehmen geben an, aktuell noch nichts aktiv dafür zu tun, dass Mitarbeitende den Privat-Pkw zu Hause stehen lassen.



Das liegt vor allem daran, dass aus Sicht der Unternehmen die richtigen Angebote fehlen und zu wenig Transparenz über den Markt der Neuen Mobilität besteht. So erklären

44% der Unternehmen, dass Neue Mobilitätsangebote aktuell für Sie nicht in Frage kommen, da es zu viele unterschiedliche Apps gibt.

Sobald sich dies verändert, kann Neue Mobilität zum attraktiven Angebot für Mitarbeitende werden.

94% der befragten Unternehmen würden Angebote Neuer Mobilität nutzen, wenn es 1 Ticket für mehrere Verkehrsformen (51%) und eine App mit allen Anbietern geben würde (43%).

Deshalb fordert die Berliner Wirtschaft, **gemeinschaftlich Maßnahmen zu entwickeln und zu fördern, die eine Etablierung neuer Mobilität im beruflichen Kontext ermöglichen.** Nicht zuletzt, um Pendelströme zur Arbeit und nach Hause mit dem Privat-Pkw zu verringern und klimafreundlichere Dienstreisen zu ermöglichen. Z.B. wäre eine tarifliche Integration neuer Mobilitätsangebote in BVG-Abos oder das Deutschlandticket sinnvoll.

Fairer Wettbewerb beim Taxi- & Ride-Hailing

Taxi und Mietwagen (Ride-Hailing) stehen besonders in Berlin in Konkurrenz zueinander.

Im beruflichen Kontext ist für **42%** der befragten Berliner Unternehmen das Taxi noch immer eine essenzielle Verkehrsform.

App-vermittelte Mietwagenverkehre werden nur von **15%** der Unternehmen als wichtig für den beruflichen Alltag eingestuft.

Im Bereich der nicht-geschäftlich genutzten Fahrten ist die Tendenz gegenläufig. Für einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsformen ist es unabdingbar, gleiche Rahmenbedingungen zu schaffen. Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (2021) ermöglicht dies. Die Kommunen sind nun gefragt, bestehende Instrumente aus dem PBefG umzusetzen.

✉ Zur Ausgestaltung braucht es eine „**Arbeitsgruppe Taxi & Mietwagen**“, orchestriert durch die Senatsverwaltung.

✉ Ein wichtiges Instrument für fairen Wettbewerb ist die Einführung eines festpreisbasierten **Tarifkorridors im Bestellmarkt mit festgelegtem Mindest- und Höchstpreis** für den Verkehr mit Taxen, damit Kundinnen und Kunden endlich vor Fahrtantritt Verlässlichkeit über den finalen Fahrpreis haben. Ein Tarifkorridor ist sinnvoll, da er am ehesten den Algorithmen der Appvermittlung im Mietwagensegment gleicht. Beispielhaft für ein erfolgreiches Konzept „Tarifkorridor“ ist die Stadt Wien.

Handlungsempfehlungen im Überblick:

- Sondernutzungsregelung & Nebenbestimmungen (§ 11a/BerlStrG) neu formulieren
- Vignettenlösung für Car-Sharing einführen (Parkraumbewirtschaftung)
- Einführung eines georeferenzierten „Daten-Dashboards“ (Mikromobilität)
- Aufnahme von Gesprächen mit (Ride-Pooling-)Anbietern zur Förderung des autonomen Fahrens
- Verabschiedung eines lokalen Masterplans Ladeinfrastruktur
- Einführung eines Tarifkorridors im Taxigewerbe