

Positionspapier der Plattform Shared Mobility (PSM)

22.10.2021

Vision

Die Mobilität der Zukunft ist sicher, zuverlässig sowie sozial, wirtschaftlich und ökologisch nachhaltig. Dabei müssen die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im Fokus stehen.

Um dies zu erreichen, bedarf es eines breiten Mix' an hochwertigen Mobilitätsangeboten. (Infra)strukturen müssen neu gedacht und es muss darauf geachtet werden, dass nachhaltige Mobilitätsoptionen nicht eingeschränkt, sondern erweitert und diversifiziert werden. Die für die Verkehrswende erforderliche Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr darf nicht auf Kosten der Bewegungsfreiheit der Bürger*innen gehen.

Angebote wie Carsharing und Mikromobilität sind Bausteine eines lückenlosen und verbraucherfreundlichen Mobilitätskonzepts, werden aber oftmals noch nicht ausreichend berücksichtigt- weder politisch-strategisch noch im Rahmen kommunaler Mobilitätsstrategien. Statt Überregulierung und Verboten wünschen wir uns einen innovativen politischen Ansatz, der Freiräume schafft, statt Mobilität zu limitieren.

Wir möchten mit unserem Angebot einen Beitrag dazu leisten, dass Mobilität in Deutschland effizienter, vielfältiger und umweltfreundlicher wird. Deshalb suchen wir den Austausch mit der Politik, der Verwaltung sowie allen weiteren Beteiligten und Interessierten.

Über uns

Die „Plattform Shared Mobility“ (PSM) ist ein Zusammenschluss der wichtigsten privatwirtschaftlichen Anbieter geteilter Mobilität in Deutschland und besteht aus den Mitgliedern Bird, Bolt, Dott, Lime, MILES, SHARE NOW, Spin, TIER, Voi und WeShare.

Die Mitglieder eint die gemeinsame Vision einer nachhaltigen, geteilten Mobilität. Um dies zu erreichen haben wir folgende Vorschläge:

Warum brauchen wir innovative Mobilitätsangebote?

- Wichtiger Baustein für die Verkehrswende: Der ÖPNV ist das Rückgrat der Verkehrswende in den Städten. Dieser kann aber mit Blick auf Taktung und Flexibilität nicht alle Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer*innen abdecken. Erst mit Bausteinen wie Carsharing und Mikromobilität lässt sich ein tragfähiges Konzept als Alternative zum privaten PKW entwickeln, das letztendlich auch angenommen wird. Ein Pilotprojekt in Stuttgart legt in der Auswertung nahe, dass die Bereitstellung von Mobilitätslösungen, welche der Mikromobilität zugeordnet werden können, für die "letzte Meile" zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV motiviert¹. Zugleich übernehmen Carsharinglösungen komplementär zum ÖPNV die Nutzungsanlässe, für die Menschen sonst auf ein eigenes Auto zurückgreifen würden.
- Beitrag zu Klimaschutz: Ein modernes Carsharing-Fahrzeug kann – je nach Rahmenbedingungen – vier bis zehn Privatfahrzeuge ersetzen und emittiert in der Regel

¹ Prof. C. Antoniou: "Can Synergies between Micro-mobility and Public Transport lead to increased Public Transport ridership?" [20210610-WP-SBahnStuttgart-Voi-Antoniou.docx \(voiscooters.com\)](#)

pro gefahrenem Kilometer weniger CO₂ als durchschnittliche private Fahrzeuge in Deutschland. Ein kluger Mix aus ÖPNV und Mikromobilität für die letzten Meter erleichtert den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf nachhaltigere Mobilitätsoptionen.

- Mehr Lebensqualität und Entlastung: umso schneller der Umstieg auf einen nachhaltigen Verkehrsmix gelingt, umso früher steigt die Luftqualität in den Städten, sinkt der Lärmpegel und lässt sich mehr Raum und Fläche für anderweitige Nutzung zurückerobern.

Unsere Impulse für eine bedarfsgerechte und zukunftsorientierte Mobilität

Faire Grundvoraussetzungen

Mehr Flächengerechtigkeit sowie die Gleichstellung von Mikromobilität und Sharing Angeboten mit bestehenden Mobilitätsoptionen sind der Schlüssel für ausgewogene und funktionierende Verkehrskonzepte. Dabei dürfen nachhaltige Mobilitätsformen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Sie alle sind wichtige Module für eine funktionierende Mobilitätswende.

Das bedeutet aus unserer Sicht unter anderem:

- Die Rahmenbedingungen für neue Mobilitätsformen müssen fair und praktikabel sein. Sie dürfen deshalb nicht so gestaltet werden, dass Verbreitung und Nutzung gehemmt werden. Eine konsequente Anwendung bestehender Gesetze wie dem Carsharinggesetz, dem Elektromobilitätsgesetz, der StVO und eine Gleichbehandlung z.B. mit dem Fahrradverkehr ist grundsätzlich ein guter Ansatz, um dies zu gewährleisten. Neue bundes- oder landesrechtliche Sonderregeln sind nur dann sinnvoll, wenn sie einer nachhaltig gestalteten Diversifizierung des Mobilitätsmixes nicht entgegenwirken, sondern diese positiv mitgestalten. Für die Entwicklung entsprechender datenbasierter und praxisorientierter Rahmensetzung steht die PSM gerne als Ansprechpartner und Impulsgeber zur Verfügung.
- Mit Blick auf den Automobilverkehr sind Sharing-Fahrzeuge aktuell gegenüber Individual-PKW benachteiligt – sie zahlen zum Beispiel ein Vielfaches an Parkgebühren. Die Rahmenbedingungen für geteilte Fahrzeuge müssen, was Parkpreise und Flächengerechtigkeit angeht, insbesondere gegenüber dem privaten PKW grundsätzlich angeglichen und Sharing-Optionen privilegiert werden.

Infrastruktur

Der Fokus auf weniger Verkehr und Emissionen darf nicht zu weniger Mobilität führen. Gerade die städtische Infrastruktur muss so entwickelt werden, dass alle Verkehrsteilnehmenden sich ebenso reibungslos wie sicher fortbewegen können und nachhaltige Mobilitätsangebote letztendlich bevorzugt werden.

Das bedeutet aus unserer Sicht unter anderem folgendes:

- Die Mikromobilität lässt sich was die Nutzung, aber auch den Infrastrukturbedarf angeht mit dem Radverkehr gleichsetzen und sollte entsprechend ebenso wie dieser als positiver Beitrag zur städtischen Mobilität der Zukunft gesehen und behandelt werden. Vor diesem Hintergrund plädieren wir für den Ausbau städtischer Radnetzwerke. Verbunden damit

muss die Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsoptionen durch breitere und, wo möglich separierte, Radwege attraktiver und sicherer gemacht werden.

- Durch sinnvolle Verzahnung von ÖPNV mit anderen Mobilitätsoptionen können funktionierende multi- und intermodale Verkehrskonzepte Realität werden. Leichte Nutzbarkeit, Schnelligkeit und Effizienz sind jedoch zentrale Faktoren dafür, dass diese von den Bürger*innen auch angenommen werden.
- Ein Ansatz, um diese Verzahnung auch physisch zu erreichen ist die Einrichtung von Mobilitäts-Hubs für Sharing-Anwendungen und Mikro-Hubs. Für Mikromobilitätskonzepte können flächendeckende und engmaschige Stationen sinnvoll sein. Für das Carsharing bieten sie sich insbesondere dort an, wo sehr hoher Parkdruck vorherrscht. Hierfür fehlt aktuell gerade in Innenstädten der Platz. Die Schaffung entsprechender Räume – inklusive ausgewiesener Abstellflächen, die ein wichtiges ordnendes Element sind – muss künftig in der Stadtplanung und der damit verbundenen Budgetierung Priorität haben.
- Die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge muss verbessert werden. Sie ist die Grundlage für ein dichtes, funktionierendes Netz an nachhaltigen Sharing Angeboten und lokal emissionsfreier Mobilität.

Sicherheit

Der Verkehr, gerade in Innenstädten, muss entzerrt und geordnet werden. Nur so kann die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden – die oberste Priorität sein muss – optimiert werden. Darüber hinaus motiviert mehr Sicherheit dazu, die nachhaltigen Angebote gerade im Bereich der Mikromobilität mehr zu nutzen.

Das bedeutet aus unserer Sicht unter anderem:

- Aus- und Aufbau einer sicheren Rad- und Mikromobilitätsinfrastruktur
- Überarbeitung der eKFV hinsichtlich der bisher unterschiedlichen Verkehrsregeln für Mikromobilität (Anpassung der Alkohollimits an das Fahrrad, Grünpfeilregelung, "Radfahrer Frei" Schild)
- Überall dort, wo keine Radwege eingerichtet werden können, sollte die rechte Fahrspur für Mikromobile freigegeben werden. Dies löst Konflikte auf häufig beengten Gehwegen und erhöht – zusammen mit Tempo 30 – die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.
- Kreuzungen müssen übersichtlicher gestaltet werden. Unübersichtliche Kreuzungen stellen potenzielle Gefahrenpunkte dar – mehr als die Hälfte der Unfälle ereignet sich an solchen Knotenpunkten. Es ist sinnvoll, hier die Erkenntnisse des konfliktarmen Kreuzungsdesigns unter Einbezug der Mikromobilität umzusetzen (Umwandlung von Pkw-Parkplätzen in Kreuzungsbereichen in Abstellflächen für Elektrokleinstfahrzeuge und Fahrräder, Markierungen bekannter Gefahrenstellen, getrennte Ampelphasen für unterschiedliche Fahrzeuggattungen, fahrbahnahe Verkehrsführung von Radwegen und künftig Mikromobilitätsspuren usw.)

Rahmensetzung und Abbau bürokratische Hürden

Die Wende hin zu einem flächendeckenden, nachhaltigen Mobilitätsmodell darf nicht durch mangelnde Planung, zu geringen Investitionswillen und Überbürokratisierung gehemmt werden. Wir plädieren für eine klare, faire und möglichst einheitliche Rahmensetzung.

Das bedeutet aus unserer Sicht:

- Die Anerkennung von jeglichen Shared Mobility Angeboten als gewünschte und förderungswürdige Mobilitätsform.
- Strategisches Vorgehen seitens der Politik: Einrichtung eines Referats für Sharing-Mobilität im Bundesministerium für Verkehr, eine Sharing-Strategie auf Bundesebene und gegebenenfalls ein Verkehrswegeplan für Mikromobilität analog des oder integriert in den Nationalen Radverkehrsplan wären hier konkrete Ansätze.
- Bundesweit einheitliche und faire Lösung für die Halterhaftung für Mikromobilitätsangebote und hinsichtlich verkehrsrechtlicher Fragen. Über das Bundesrecht hinausgehende landesrechtliche Regelungen sind weder notwendig noch hilfreich.
- Der jährliche Wechsel von Versicherungskennzeichen ist logistisch für Betreiber großer Flotten nicht fristgerecht zu bewältigen. Eine Übergangsfrist oder die Einführung einer speziellen Regelung für Großflotten wäre hier eine Lösung.
- Absenkung des MwSt. Satzes für alle Formen geteilter Mobilität auf 7% als Gleichstellung zur DB und dem ÖPNV allgemein.

Digitalisierung

Die Anbieter der Mikromobilität haben die Erkenntnis gewonnen, dass datengestützte Monitoring-Plattformen einen sinnvollen Beitrag zu einer besseren Verzahnung und Aussteuerung von Sharing-Angeboten und anderen öffentlich verfügbaren Mobilitätsdiensten leisten können. Wir empfehlen, eine konsequente, aber auch effektive Nutzung dieser Möglichkeiten unter Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Nutzung von MDS (Mobility Data Specification) als weltweit etablierter Datenstandard für Mikromobilität in einer DGSVO-konformen Art und Weise.
- Nutzung von am Markt etablierten Produkten anstatt kommunaler Sonderentwicklungen, damit die Aktivierung der Datenübertragung effizient umgesetzt werden kann
- Aufsetzen von Datenplattformen als Verbundthema. Analog zu Mobility-as-a-Service Plattformen macht die Nutzbarkeit dieser Plattformen nicht an Bezirks- oder Stadtteilgrenzen halt.