

**Bürgerforum  
„Digitalisierung der Mobilität“  
2021**

**Handlungsempfehlungen**

## Bürgerforum Sitzung 2 – Digitalisierung als Befähiger für intermodale Mobilität

Themencuster	Handlungsempfehlungen
# 1.1: Digitalisierte Mobilitätsangebote	<p>#1.1.1: Mobilitätsplattformen sollen Schnittstellen anbieten und so offene Buchungssysteme ermöglichen.</p> <p>#1.1.2: Dementsprechend sollen sich Mobilitätsanbieter für diese offenen Buchungssysteme öffnen und hierfür anwenderfreundliche Apps anbieten. Das BMVI soll Datenschnittstellen mit Mobilitätsanbietern schaffen, um Open Source Einbindungen für (kommunale) Apps zu schaffen, die als Mobilitätsplattformen dienen.</p> <p>#1.1.3: Mobilitätsplattformen dienen. Das Land BW soll eine zentrale, ggf. auch länderübergreifende, IT-Lösung zur Verfügung stellen, die von Kommunen adaptiert werden kann, und den Einsatz dieser Lösung durch eine personelle Unterstützung der Kommunen erleichtern.</p> <p>#1.1.4: Das Land BW soll eine zentrale, ggf. auch länderübergreifende, IT-Lösung zur Verfügung stellen, die von Kommunen adaptiert werden kann, und den Einsatz dieser Lösung durch eine personelle Unterstützung der Kommunen erleichtern.</p>
# 1.2: Attraktive Mobilitätsangebote	<p>#1.2.1: Kommunen sollen barrierefreie und attraktive Umstiegspunkte schaffen.</p> <p>#1.2.2: Kommunen/ÖPNV sollen eine WiFi-Infrastruktur anbieten</p> <p>#1.2.3: Mobilitätsanbieter sollen nach dem Motto „Kunde ist König“ die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden in den Mittelpunkt stellen und, z.B. über Funktionen in ihren Apps, aktiv Feedback von ihren Kundinnen und Kunden einholen, um so deren Bedürfnisse ermitteln zu können.</p> <p>#1.2.4: Das Land BW soll ein einheitliches, intermodal nutzbares und preiswertes Ticketmodell fördern (z.B. 365€-Ticket).</p> <p>#1.2.5: Verkehrsverbünde sollen Reiseketten digital nachvollziehbar machen. Dadurch können z.B. Erstattungen aufgrund von Verspätungen erleichtert werden.</p>
#1.3: Mobilitätsangebote im ländlichen Raum	<p># 1.3.1: Derzeit ist das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum nicht oder nicht ausreichend vorhanden. ÖPNV-Anbietende sollen daher Takt und Angebot im ländlichen Raum erhöhen und auf die Bedürfnisse der ländlichen Bevölkerung zuschneiden.</p> <p>#1.3.2: Das Land BW soll eine Strategie zur Förderung des intermodalen Verkehrs im ländlichen Raum entwickeln.</p>
#1.4: Zielorientierte Mobilitätsangebote	<p>#1.4.1: Mobilitätsanbieter sollen nach mehr Kriterien als nur nach dem Preis ausgewählt werden, z.B. Nachhaltigkeit, Pünktlichkeit und Anschlussfähigkeit. Diese Kriterien sollen, zusätzlich zum Preis, explizit in öffentliche Ausschreibungen aufgenommen werden.</p> <p>#1.4.2: Die Verkehrsverbünde sollen Mobilitätsanbieter kontrollieren und bestrafen, wenn sie die in Empfehlung #1.4.1 genannten Kriterien nicht einhalten. Diese Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten sollen explizit in öffentliche Ausschreibungen aufgenommen werden.</p> <p>#1.4.3: Kommunen sollen den tatsächlichen Verkehrsbedarf erheben und als ÖPNV anbieten. Dafür sollen sie, z.B. über Funktionen in Mobilitätsapps, aktiv Feedback von ihren Nutzerinnen und Nutzern einholen und daran ihr Angebot ausrichten.</p>
#1.5: Akzeptanz von Veränderungen	<p>#1.5.1: Die Nutzerinnen und Nutzer müssen sich informieren, tolerant sein und mutig auf neue Angebote eingehen.</p> <p>#1.5.2: Anbieter müssen ihr Angebot attraktiv, niederschwellig und zielgruppenorientiert gestalten.</p>

## Bürgerforum Sitzung 3 – Datennutzung und Datenschutz im Bereich der vernetzten Mobilität

Themencuster	Handlungsempfehlungen
#2.1: Daten schützen	<p>#2.1.1: Die EU soll personenbezogene Mobilitätsdaten verstärkt schützen (analog zu Bankdaten).</p> <p>#2.1.2: App-Anbieterinnen und -Anbieter sollen nutzerfreundliche Datenschutzvereinbarungen haben. → In leichter Sprache, sodass in wenigen Minuten erfassbar</p> <p>#2.1.3: Betreiberinnen und Betreiber von Datenplattformen und Bereitsteller von Daten sollen dafür sorgen, dass bei der Zusammenführung und Verfügbarmachung von Daten die Identität der einzelnen Kundinnen und Kunden geschützt wird.</p> <p>#2.1.4: Betreiberinnen und Betreiber von Datenplattformen sollen transparent machen, wie und von wem Daten kommerziell genutzt werden.</p> <p>#2.1.5: Die Gesetzgebung soll dafür sorgen, dass Mobilitätsdaten im europäischen Rechtsraum bleiben.</p> <p>#2.1.6: Die Gesetzgebung soll unumkehrbare Anonymisierung sicherstellen und einfordern.</p> <p>#2.1.7: Kommunen, Land und Bund sollen nur noch Verträge mit Anbietenden schließen, welche sicherstellen, dass die Daten geteilt werden können, aber im europäischen Rechtsraum bleiben.</p>
#2.2: Daten nutzen	<p>#2.2.1: Bei kommerzieller Nutzung von Daten ist Einverständnis einzuholen.</p> <p>#2.2.2: Das Land / Verkehrsbetriebe sollen erhobene Mobilitätsdaten proaktiv und im Sinne der Nutzerinnen und Nutzer nutzen, indem sie Erkenntnisgewinne aus den Mobilitätsdaten ableiten und daran ihr Handeln ausrichten.</p> <p>#2.2.3: Die Gesetzgebung soll einen verständlichen und transparenten Gesetzesrahmen schaffen, der den Bürgerinnen und Bürger hilft, die Verwendung ihrer Daten und zugehöriger Rechte einfach nachzuvollziehen und zu gewährleisten oder zu verwehren.</p> <p>#2.2.4: Die Gesetzgebung soll ein Gütesiegel einführen, welches eingruppiert, wie „sorgfältig“ Unternehmen mit Daten umgehen.</p> <p>#2.2.5: Gesetzgebung / staatliche Anbieterinnen und Anbieter sollen die Datennutzung durch Datenkonzerne regeln: Die Kundinnen und Kunden sollen Schutz und Gegenleistung für als Gegenleistung dafür bekommen, dass sie ihre Daten zur Verfügung stellen.</p> <p>#2.2.6: Das Land BW soll die gemeinwohlorientierte Auswertung von Daten finanziell fördern, z.B. indem es Daten auswertet, um Mobilitätslöcher zu identifizieren.</p>
#2.3: Daten integrieren	<p>#2.3.1: Alle Anbietenden sollen allgemein gebräuchliche Schnittstellenstandards festlegen und einsetzen.</p> <p>#2.3.2: Das Land BW soll die Daten möglichst vieler Mobilitätsanbieter integrieren.</p> <p>#2.3.3: Aus Empfehlung #2.3.2 ergibt sich, dass alle Verkehrsanbietenden ermöglichen sollen, dass Nutzerinnen und Nutzer in einer integrierten Plattform Tickets aller Verkehrsanbietenden buchen können. Hierdurch lässt sich die Nutzerfreundlichkeit steigern.</p> <p>#2.3.4: Aus Empfehlung #2.3.3 ergibt sich, dass die Gesetzgebung / Verwaltung durchsetzen sollen, dass auf einer komfortabel nutzbaren Buchungsplattform unter staatlicher Aufsicht alle Verkehrsanbietenden gleichbehandelt werden, die nach den Kriterien in Empfehlung #1.4.1 ausgewählt wurden.</p>
#2.4: Daten teilen	<p>#2.4.1: Analog zu Empfehlung #2.3.1 sollen die DIN / ISO / CEN einen einheitlichen Standard für Datenaustausch setzen.</p> <p>#2.4.2: Unternehmen sollen Daten (kostenlos) zur Verfügung stellen, die Gemeinwohlinteressen abbilden, wie z.B. Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Restreichweite etc...</p> <p>#2.4.3: Die Politik soll durchsetzen, dass die Bereitstellung von Mobilitätsdaten honoriert wird, zum Beispiel über Rückvergütungen oder Rabatt.</p>

#2.5: Rahmenbedingungen

- #2.5.1: Die Gesetzgebung soll Gesetze erlassen, die den Nutzen der Bürgerinnen und Bürger in den Fokus nehmen, nicht die Regelung von Sonderfällen. Das Verkehrsministerium soll Träger von Mobilitätsdienstleistungen, wie Kommunen und andere Interessierte, beratend (rechtlich und mit IT-Kompetenz) bei der Einführung von Mobilitätsdienstleistungen unterstützen. Ergänzend soll die Plattform MobiDataBW Auswertungstools für Mobilitätsdaten zur Verfügung stellen.
- #2.5.2:
- #2.5.3: Die Gesetzgebung soll verbindliche Verantwortlichkeiten und Ansprechpartnerinnen und -partner für den Umgang mit Mobilitätsdaten definieren (Vgl.: Datenschutzbeauftragte).

## Bürgerforum Sitzung 4 – Autonomes Fahren

Themencluster	Handlungsempfehlungen
#3.1: Transparenz und Beteiligung	<p>#3.1.1: Alle Beteiligten sollten Transparenz und Bürgerbeteiligung ermöglichen. Die Bürgerinnen und Bürger sollen im Vorfeld in die Planung einbezogen, ihre Bedürfnisse berücksichtigt und die Bürgerinnen und Bürger an der Entscheidung gleichberechtigt beteiligt werden. So kann höhere Akzeptanz für Maßnahmen geschaffen werden.</p> <p>#3.1.2: Die Hochschulen / Ausbildungsplätze (z.B. Handwerkskammern) sollen neue Studienfachrichtungen und Berufsfelder im Bereich des autonomen Fahrens definieren.</p> <p>#3.1.3: Analog zu #3.1.2 soll das Wissenschaftsministerium an den Universitäten neue Fachrichtungen schaffen.</p> <p>#3.1.4: Analog zu #3.1.2 sollen die Handwerkskammern neue Berufe im Bereich des autonomen Fahrens schaffen.</p> <p>#3.1.5: Alle in den Empfehlungen #3.1.2, #3.1.3 und #3.1.4 genannten Akteure sollen frühzeitig und strategisch vorausdenken und planen.</p> <p>#3.1.6: Bürgerorganisationen / Vereine sollen Hilfe in Umsetzung/ Akzeptanz, Informations- und Anlaufstelle leisten.</p>
#3.2: Logistik	<p>#3.2.1: Die Regionalplanung soll Kriterien der Standorte von Logistikzentren zur Verteilung auf kleinere Kapseln für dezentrale Versorgung festlegen.</p> <p>#3.2.2: Die Stadtplanung soll erforderliche Logistik-Hubs für die Umverteilung von Waren zur lokalen Auslieferung berücksichtigen.</p> <p>#3.2.3: Fahrzeugentwickler: Für Logistik muss autonom die Lieferung großer Mengen über große Strecken als auch kleiner Stückzahlen zur direkten Auslieferung möglich sein.</p> <p>#3.2.4: Logistikunternehmen sollen Standort- und Routenplanung zur effizienten und ressourcenschonenden Warenverteilung optimieren; sie sollen Wege reduzieren, Lieferungen zusammenlegen und ihre Ressourcen hinsichtlich verschiedener Gewerke / Unternehmen bündeln. Das reduziert Verkehr und Umweltbelastungen.</p> <p>#3.2.5: Die Politik soll für die Durchsetzung der Empfehlung #3.2.4 Rahmenbedingungen definieren und Vorgaben festlegen.</p>
#3.3: Dezentrale Marktstruktur	<p>#3.3.1: Die Gesetzgebung/der Bund soll Monopolstellungen vermeiden, diejenigen, die es bezahlen sollen auch am Gewinn beteiligt werden (z.B. Steuergelder/Bevölkerung).</p> <p>#3.3.2: Alle Beteiligten: Geschäftsmodelle Fundraising - Mittelbeschaffung über Privatleute. Dadurch soll verhindert werden, dass neu entwickelte Technologien nur von einzelnen Firmen gewinnbringend vermarktet werden.</p>
#3.4: Mobilitätskonzepte	<p>#3.4.1: Die Politik soll Anreize zur Bündelung und Reduzierung des Verkehrsaufkommens setzen.</p> <p>#3.4.2: Die Politik soll autonomes Fahren nicht für den Individualverkehr fördern, sondern nur für den ÖPNV / öffentliche Angebote im Transportbereich.</p> <p>#3.4.3: Die Politik soll ein klares Ziel setzen mit Fördermitteln zu weniger Individualverkehr durch autonomes Fahren – Fahrzeugreduktion, anstatt weiterhin privaten, autonom fahrenden Autokauf zu fördern.</p> <p>#3.4.4: Verkehrsverbünde / Politik sollen die Nutzung von autonomem Fahren an ÖPNV Abos binden, kein Extraangebot oder Extrakosten zu bestehendem ÖPNV aufbauen (Linienverkehr nicht komplett ersetzen).</p> <p>#3.4.5: Die lokale Verwaltung vor Ort legt ein Nutzungskonzept (Bedarfgesteuert individuell oder Takt- und Linienbasiert) fest.</p> <p>#3.4.6: Die Forschung erstellt Konzepte zur Verteilung der Intelligenz zwischen Fahrzeug / Infrastruktur und zentraler Leitstelle.</p> <p>#3.4.7: Die Politik soll über die Konzepte aus Empfehlung #3.4.6 entscheiden.</p>

#3.5: Flächendeckendes  
Angebot

- #3.5.1: Die Politik soll autonomes Fahren nicht auf die Stadt begrenzen; es müssen auch Möglichkeiten für auf dem Land entwickelt und gefördert werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Angebote jeweils auf den städtischen und ländlichen Verkehr zugeschnitten sind.
- #3.5.2: Die Landesregierung soll Kommunen in der Realisierung unterstützen (technisch und finanziell).

#3.6: Attraktives Angebot

- #3.6.1: Die ÖPNV-Anbieter: Konsequenter Abgleich der tatsächlichen Nutzung mit dem zur Verfügung gestellten Angebot. Wenn nötig soll das Angebot dynamisch an den Bedarf angepasst werden.
- #3.6.2: Politik sollte den Bürgerinnen und Bürgern die Vorteile autonomer Mobilität transparent machen; die Attraktivität muss größer werden als die des Individualverkehrs.
- #3.6.3: Der Gesetzgeber / Bund sollte die Tarife so gestalten, dass sie sich jeder leisten kann / Teilhabeberechtigung.