

# Ergebnisse der Stakeholder-Interviews

**Strategiedialog Automobilwirtschaft:** Querschnittsfeld Gesellschaft und Mobilität

## Für die Interviews verantwortlich:

IFOK GmbH

Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO

ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg

## Rahmendaten

- **Geführte Interviews:** 31
- **Zeitraum:** 13.08. – 12.11.2018
- **Organisatorische / institutionelle Unterscheidung:**
  - Interessensvertretung Umwelt und Verkehr (7)  
  
Deutsche Umwelthilfe; Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club; Fußgängerschutzverein FUSS e.V.; Ökologische Verkehrsclub Deutschland; Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V.; BUNDjugend; Jugendbeirat Nachhaltigkeitsstrategie
  - Zivilgesellschaftliche Vereinigungen (8)  
  
Landesjugendring BW; Landessenorenrat BW; Evangelische Kirche; Verbraucherzentrale Baden-Württemberg; Landesverband der kommunalen Migrantenvertretung; Landeselternbeirat BW; Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung BW; LandFrauenverband BW
  - Öffentliche Verwaltung (6)  
  
Polizei BW; Stadt Tübingen; Reallabor Schorndorf; Städtetag; Landkreistag; Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
  - Industrie- und Wirtschaftsorganisationen (10)  
Daimler AG; Bitkom; MTech Accelerator; Offensive Mittelstand; Verband Spedition und Logistik in BW; B.A.U.M.; AMoTec GmbH; ver.di; Gesamtbetriebsrat Bosch

## Strategiedialog der Automobilwirtschaft

### Wahrnehmung des Strategiedialogs

#### Sichtbarkeit des SDA

Viele der Befragten geben an, dass der SDA bislang in der **eigenen Wahrnehmung** keine Rolle spielt. Insbesondere vielen zivilgesellschaftlichen Vereinigungen und Vertreterinnen und Vertretern von Industrie- und Wirtschaftsorganisationen war der SDA nicht oder kaum bekannt. Es fehle ein Alleinstellungsmerkmal, um den Strategiedialog von der hohen Anzahl an verschiedenen Formaten im Land abzuheben. Die Befragten gehen auch davon aus, dass der SDA von der **Öffentlichkeit** nicht beachtet werde. Als Grund hierfür wird genannt, dass der SDA für die Bürgerinnen und Bürger, auch aufgrund des Begriffs „Strategie“, zu abstrakt sei und kein greifbares Profil aufweise. Der SDA werde im Kontext des Autokaufs und der Abgasthematik wahrgenommen. Der Dialog solle stattdessen Mobilität als ganzheitliches Thema aufgreifen, nicht nur industriespezifisch. Auch die bisherigen Zwischenergebnisse sind für einige der Befragten unklar.

Es wird angeregt, dass der SDA noch mehr die **Präsenz in den Medien** suchen solle.

#### Meinungsbild zum SDA

Die **grundlegende Idee** des SDAs wird von den Befragten begrüßt, besonders von Vertretern der Industrie- und Wirtschaftsorganisationen. Der SDA und das Querschnittsfeld „Gesellschaft und Mobilität“ werden auch als wichtiges Instrument zum Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie zur gesellschaftlichen Bewusstseinsbildung angesehen.

Insgesamt wird in den Interviews die **Rolle der Automobilwirtschaft** als kritisch angesehen. So wird der starke Fokus des SDAs auf die Automobilwirtschaft und damit auf den Individualverkehr bemängelt. Zudem wird angegeben, dass der SDA in der Öffentlichkeit durch die intransparente Verbindung und Aufgabenteilung zwischen Politik und Automobilwirtschaft eine negative Außenwirkung habe. Interessensvertreterinnen und -vertreter von Umwelt und Verkehr sowie ein Interviewpartnerinnen und -partner aus der Stadtverwaltung formulierten den Vorwurf, der SDA sei lediglich ein Vorwand für die Automobilwirtschaft, um nicht handeln zu müssen.

### Beteiligung

#### Akteure mit Mehrfachnennungen

Verkehrsunternehmen und Verbände (4), Zivilgesellschaftliche Vereinigungen (4), Industrie- und Wirtschaftsverbände (4), Exponierte Einzelpersonlichkeiten (3), Menschen mit Behinderungen (3), Zufallsbürgerinnen und -bürger (3), Stadtplanerinnen und -planer (2), Lokale Wirtschaft und kleine Unternehmen (2), Start-ups (2), Wissenschaft (2), Landesjugendring (2), Offene Jugendarbeit (2), BUND (2)

#### Themen

In den Interviews wird deutlich, dass insbesondere die Ausgestaltung von Verkehrslösungen und ÖPNV-Angeboten als **sinnvoll für einen Beteiligungsprozess** betrachtet wird. Generell sprechen sich die Befragten für eine Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern aus, wenn eine direkte Betroffenheit besteht.

Ebenfalls sinnvoll erscheint den Befragten die Beteiligung bei der Identifikation von Nutzerbedürfnissen und der Akzeptanzgestaltung von neuen Lösungen. Weitere Themen umfassen allgemein die Stadt- und Raumplanung, sowie das Thema Arbeit und Beschäftigung.

Als **nicht geeignet für einen Dialogprozess** mit Bürgerinnen und Bürgern werden hingegen Themen mit starkem Infrastruktur-, Technik- oder Industriebezug gesehen. Manche der Interviewpartnerinnen und -partner betonen aber auch, dass Bürgerinnen und Bürger prinzipiell zu allen Themen miteinbezogen und an entsprechenden Stellen von Expertinnen und Experten unterstützt werden sollen. Beim Thema Klimaschutz und Nachhaltigkeit als Bestandteil eines Dialogprozesses stehen den Befürworterinnen und Befürwortern auch kritische Stimmen gegenüber. Für die Kritikerinnen und Kritiker (je eine Vertreterin oder ein Vertreter aus den Gruppen Umwelt und Verkehr, Öffentliche Verwaltung und Industrie) weist das Thema Klimaschutz und Nachhaltigkeit keinen unmittelbaren Bezug zum Lebensalltag der Bürgerinnen und Bürger auf. Dieser wäre aber laut den Befragten für einen Bürgerdialog notwendig. Zudem wird in diesem Themenfeld von einem zivilgesellschaftlichen Vertreter eine unbewusste Einflussnahme durch die Industrie befürchtet.

### **Eigener Beitrag**

Ein Großteil der Befragten steht einer Beteiligung im weiteren Verlauf des SDAs sehr offen gegenüber, ohne eine mögliche Rolle im weiteren Dialogverlauf näher zu konkretisieren. Kooperationsangebote der Gesprächspartnerinnen und -partner in Bezug auf den SDA umfassten das Wirken als Multiplikator, das Einbringen von Fachexpertise, die Teilnahme an Veranstaltungen und die Vermittlung von Kontakten aus dem eigenen Netzwerk.

### **Erwartungen an die Automobilindustrie**

In der jüngsten Vergangenheit hat die Automobilindustrie aus Sicht einiger der Befragten in der **öffentlichen Wahrnehmung** viel Glaubwürdigkeit verloren. In den Interviews wird von den Unternehmen daher mehr Initiative gefordert. Die Hersteller werden von Vertreterinnen und Vertretern aus allen Gruppen in der Pflicht gesehen, mehr Verantwortung zu tragen und durch mutiges, progressives Handeln der einstigen Vorreiterrolle wieder gerecht zu werden.

Die Befragten sehen die Automobilindustrie zukünftig in einer **Rolle als Mobilitätsanbieter** mit neuen nutzungsbasierten Geschäftsmodellen, die nicht mehr auf den Verkauf von Fahrzeugen abzielen. Hierfür sei eine Öffnung der Industrie nötig, hin zu neuen Kooperationsformen und neuen Schnittstellen zu anderen Mobilitätsangeboten, wie dem ÖPNV. Von den Herstellern wird nachhaltiges und ökologisches Handeln erwartet (Nennungen von Vertreterinnen und Vertretern aus den Gruppen Umwelt und Verkehr und Zivilgesellschaft). Vertreterinnen und Vertreter der Arbeitnehmenden sehen die Automobilindustrie zudem in der Pflicht, auch in Zukunft attraktive Arbeitsplätze bieten zu können und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch Fort- und Weiterbildung neuen Anforderungen entsprechend zu schulen.

### **Erwartungen an den Strategiedialog**

#### **Erwartungen an den Beteiligungsprozess**

Die Befragten erwarten, dass der Beteiligungsprozess seitens des Staatsministeriums ernst genommen wird und die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger auch tatsächlich in den SDA miteinbezogen werden. Dieser Wille zur Einbindung der Bevölkerung müsse sichtbar sein und der Prozess daher transparent und

nachvollziehbar gestaltet werden. Zudem müssen alle Zielgruppen durch passende Formate angesprochen und abgeholt werden. Im Nachgang an den Prozess solle eine Verstetigung erreicht werden.

### **Resultate**

In vielen Interviews wurde der Wunsch geäußert, dass aus dem SDA sichtbare Ergebnisse hervorgehen. Diese sollen realisiert werden, greifbar und auf den SDA zurückzuführen sein. Der Dialog solle zudem für die gesellschaftliche Bedeutung des Themas „Mobilität“ sensibilisieren und bei den Bürgerinnen und Bürgern ein Bewusstsein für nachhaltiges Mobilitätsverhalten schaffen. Die Interviewpartnerinnen und -partner sehen auch in der erfolgreichen Entwicklung einer gemeinsamen Ausrichtung, eines gemeinsamen Ziels oder eines gemeinsamen Verständnisses zwischen den beteiligten Akteuren ein entscheidendes Erfolgskriterium für den SDA.

## Mobilität der Zukunft

### Gesellschaftlicher Rahmen

#### Chancen und Herausforderung

Die Befragten sehen die **Digitalisierung** als Grundvoraussetzung für einen erfolgreichen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandel. Insbesondere die Industrie befürchtet jedoch, dass personenbezogene Daten missbraucht oder zur Überwachung genutzt werden könnten. Datenschutz und Datensicherheit werden daher als sehr wichtig wahrgenommen.

Viele der Befragten aus allen Gruppen nehmen an, dass die **Bedeutung der Automobilindustrie** – insbesondere durch neue Konkurrenz aus dem Software und IT-Bereich sowie durch alternative Antriebe – langfristig abnehmen werde. Die Arbeitsplatzsicherung, der Erhalt des heutigen Wohlstands und die Mitnahme von Transformationsverlierern, z.B. durch entsprechende Weiterbildungsangebote, werden dabei als besondere Herausforderungen genannt. Insbesondere Vertreterinnen und Vertreter von Industrie- und Wirtschaftsorganisationen gehen aber nicht davon aus, dass die Bedeutung der Automobilindustrie abnehmen werde.

Durch die Digitalisierung und den Wandel in der Arbeitswelt nehme die Bedeutung von **Homeoffice** weiter zu. Homeoffice werde aber eher nicht als Lösung für Verkehrsprobleme gesehen, da Pendelstrecken länger werden, auch da städtischer Raum knapper werde und Mieten steigen. Individuelles und flexibles Arbeiten biete zudem weniger Möglichkeiten für das Bilden von Fahrgemeinschaften. Generell müssen Unternehmen mit in die Verantwortung genommen werden, wenn es darum geht, Beschäftigten nachhaltige Mobilität zu ermöglichen. Insgesamt wird das Klimaschutzpotenzial der Digitalisierung aufgrund von Reboundeffekten als gering eingeschätzt.

Als weitere zentrale Herausforderungen werden der **demografische Wandel** und ein **Zunehmen des Stadt-Land-Gefälles** genannt: So wird gefordert, gleichermaßen an Stadt und Land zu denken sowie die Daseinsvorsorge und Teilhabe auch auf dem Land sicherzustellen. Auch Mobilitätskonzepte für touristisch interessante Ziele spielen eine wichtige Rolle.

Es wird eine „**Sensibilisierung für Verzicht**“ von den Umweltvertreterinnen und -vertretern gefordert. Der Effekt bleibe aber nach Einschätzung vieler überschaubar: Individuelle Mobilität sei Wohlstand und werde es bleiben, Mobilitätsbedürfnisse wachsen weiter. Insgesamt werde wenig Verhaltensänderung aufgrund von Klimaschutz und Nachhaltigkeit erwartet. Andererseits glauben einige der Befragten, dass die Akzeptanz für Klimaschutzmaßnahmen größer sei, als in der Politik geglaubt werde. Dabei werde laut einer Mehrzahl der Äußerungen zu dem Thema auch die Rolle des Autos als Statussymbol abnehmen.

#### Instrumente

Zur Begegnung der Herausforderungen wird von den Industrievertreterinnen und -vertretern eine **bessere (digitale) Infrastruktur** gefordert, wobei der Fokus eher bei kleineren Projekten in der Breite und auf dem Land (hier insbesondere Breitbandausbau) gesehen wird. Zudem solle dem Mittelstand bei der Digitalisierung geholfen werden.

Um den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen zu begegnen, werden **verkehrssparende Siedlungsstrukturen** mit hoher Lebensqualität als zentrales Instrument betrachtet. Es wird gefordert, die Nahversorgung, insbesondere auf dem Land, zu stärken.

Als wichtiges Instrument für den Klimaschutz wird von den Umweltvertreterinnen und -vertretern die **Internalisierung externer Kosten** gesehen. Die Einführung weiterer Finanzinstrumente für den Klimaschutz, u.a. eine CO<sub>2</sub>-Steuer, wird aber auch von Vertreterinnen und Vertretern der Industrie und der Zivilgesellschaft als zentral gesehen.

### Mobilitätssystem der Zukunft

Als **Ziele für ein Mobilitätssystem der Zukunft** werden Nachhaltigkeit, Schnelligkeit und Flexibilität genannt (jeweils mehrfache Nennungen). Bezogen auf Städte wird dies mit Emissions- und Staufreiheit konkretisiert.

Als zentraler Baustein für eine Mobilität der Zukunft wird von den Befragten ein **zuverlässigerer und attraktiverer ÖPNV** für Alle gesehen. Während als Herausforderung in den Städten eine Verbesserung der Sicherheit gesehen wird, ist auf dem Land das Anbieten von zuverlässigen Mobilitätsketten zentral. Als Lösungsansatz wird eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel vorgeschlagen, z.B. mittels weiter entwickelten „Mobilitätshubs“. Weitere Ansätze beziehen sich auf digitale Lösungen, flexiblere Bedienformen sowie autonome Fahrzeuge.

**Sharing-Konzepte und alternative Mobilitätsformen**, insbesondere auf der letzten Meile, werden von den Umwelt- und Verkehrsverbänden als wichtige Instrumente für die Verkehrswende angesehen. Es wird betont, dass die neuen Angebote nur positive Umweltwirkungen bei den richtigen Rahmenbedingungen entfalten können.

Beim Pkw wurden von den Befragten die Themen autonomes Fahren und Elektroantrieb angesprochen. **Autonomes Fahren beim Pkw** wird von Vertreterinnen und Vertretern der Zivilgesellschaft und von Umweltverbänden kritisch eingeschätzt, da in Frage gestellt wird, ob die Technologie in Zukunft tatsächlich zu verkehrsärmeren Städten führe. Gleichzeitig werden von Befragten aus den Gruppen Umwelt und Verkehr, sowie Industrie auch neue Chancen gesehen: Beispiele sind erweiterte Gestaltungsmöglichkeiten in den Städten oder mehr Barrierefreiheit. Zudem könne es verschiedene Berufsbilder auch attraktiver machen. In der öffentlichen Verwaltung wird davon ausgegangen, dass autonome Fahrzeuge eine große Rolle spielen werden. Unabhängig von der Automatisierung wird als wichtig erachtet, den motorisierten Individualverkehr in den Städten gegenüber dem Status Quo einzuschränken.

Auch **Elektromobilität** wird kontrovers gesehen: Die Elektromobilität sei auf dem Land eher unbeliebt und von einer zivilgesellschaftlichen Vertreterin lediglich als Lösung für Ballungsräume gesehen. Andererseits wird von vielen Vertreterinnen und Vertretern unterschiedlicher Interessengruppen ein Wandel hin zu elektrischen Antrieben erwartet. Befragte aus der Industrie und einer zivilgesellschaftlichen Vereinigung sehen die bislang unzureichende Ladeinfrastruktur als Herausforderungen für eine weitere Verbreitung von Elektrofahrzeugen und wünschen sich die Integration von erneuerbaren Energien.

Für einen **nachhaltigen Güterverkehr** wird bei den Industrievertreterinnen und -vertretern die Rolle der Bahn betont, die deutlich besser werden müsse, damit sie eine attraktive Alternative zum Lkw darstelle. Dazu müssen u.a. bestehende Strecken ausgebaut und reaktiviert werden. In der City-Logistik seien verkehrssparende Organisationsformen bzw. Strukturen zu etablieren. Auch Drohnen können für den Güterverkehr eine interessante Alternative darstellen. Der Logistikverband sieht Elektroantriebe für den Lkw als falschen Ansatz.

## Zusammenfassung Projekte und Konzepte

Als erwähnenswerte positive Beispiele wurden von den Interviewten genannt:

	Konzepte	Projekte
<b>Sharing und alternative Mobilitätskonzepte</b>	E-Tretroller für die letzte Meile	Car2Go (Freefloating Carsharing)
<b>ÖPNV und Verkehrswende</b>	Busrapidtransit Südamerika	Neubau Straßenbahnlinie in Ulm
	Seilbahnen Südamerika	S51 der S-Bahn RheinNeckar
	Kostenloser Nahverkehr Talin	Elektrokleinbusse in Bad Mergentheim
	Fahrradpolitik Karlsruhe	MOIA (Fahrplanungebundener ÖPNV)
	Fahrradinfrastruktur Kopenhagen	Reallabor Schorndorf (Fahrplanungebundener ÖPNV)
	Straßenbahnen Karlsruhe: Verknüpfung Überland- und städtischer Schienenverkehr	
	Effektiver Straßenbahnausbau Frankreich	
<b>E-Mobilität, Digitalisierung und autonomes Fahren</b>		Testfeld autonomes Fahren Karlsruhe (TAF BW)
		Incom 4.0 (Matchmaking Kommune/ innovative Mobilitätsanbieter)
		Flächendeckendes Ladesäulennetz in Sigmaringen
<b>Demografischer Wandel, ländlicher Raum, Teilhabe</b>	Förderung Sharing-Projekte auf dem Land	Elektrokleinbusse in Bad Mergentheim
	Ehrenamtliche Taxis für Ältere zum nächsten Arzt	Carsharing für Menschen mit Behinderung in Königsstein
	ÖPNV statt Führerschein für Hochbetagte	Kommunale Plattform "Erreichbarkeitssicherung im ländlichen Raum"
	ÖPNV-Anbindung ländlicher Raum in Bayern	Barrierefreie Navigation Heidelberg
		Hinweise auf barrierefreien Stadtverkehr in Reutlingen / Tübingen
<b>Stadtentwicklung und Luftreinhaltung</b>		Pförtnerampeln Reutlingen
		Living Lab Ludwigsburg
		Modellstädte Luftreinhaltung
<b>Güterverkehr</b>		Güterseilbahn Mannheim-Ludwigshafen
<b>Bildung, Öffentlichkeitsarbeit</b>	Sensibilisierung Flächenverbrauch MIV (Parking-Day)	