

Mobility Talk Berlin - Protokoll

anlässlich des
1. MOBILITÄTSTAGS AUF DEM STEINPLATZ

VDI/VDE I-T
Steinplatz1, 10623 Berlin

12. April 2019, 15:30 Uhr – 17:30 Uhr



Kommt in Bewegung! Die Berliner Mobilität im Wandel

Im Berlin treibt eine Vielzahl von Akteuren die Mobilitätswende voran. Schon jetzt gibt es genügend Alternativen, sich komfortabel fortzubewegen und gleichzeitig den Straßenraum zum Nutzen aller zu entlasten. Umfangreiche Sharing-Angebote, neue Fahrzeugarten, aber auch Handyanwendungen (Apps) zur intelligenten Nutzung verschiedener Mobilitätsservices werden immer häufiger genutzt, und beginnen das neue Stadtbild zu prägen.

Doch geht die Mobilitätswende schnell genug voran? Sind sich die Akteure in Ihren Zielsetzungen wirklich einig? Schaffen wir es vorhandene Umsetzungshürden gemeinsam zu nehmen? Wird der mobile Stadtmensch zum Teil einer neuen funktionierenden Mobilitätskultur für alle, oder bleibt er Einzelkämpfer im mobilen Durcheinander?

Ausgehend von den Ergebnissen des Netzwerktreffens „Nachhaltige Mobilität in Berliner Stadtquartieren“ in der Berliner Agentur für Elektromobilität (eMo) Ende letzten Jahres wollen diskutieren wir mit denen, die Teile des Mobilitätswandels sind: Bürger, Verwaltung, Wissenschaft und Unternehmen. Gemeinsam wollten wir erörtern, was in der Interaktion untereinander schon hervorragend funktioniert, und was gegebenenfalls noch verbessert werden kann.

Unser aller Ziel muss es sein, dass wir die dringend notwendigen Veränderungen unserer Mobilitätskultur nachhaltig, schlagkräftig, zielführend und vor allem sinnvoll gestalten und dass es einen „common sense of understanding“ gibt, der eine solidarische mobile Stadtgesellschaft entstehen lässt, die die technologischen und strategischen Möglichkeiten nutzen will.

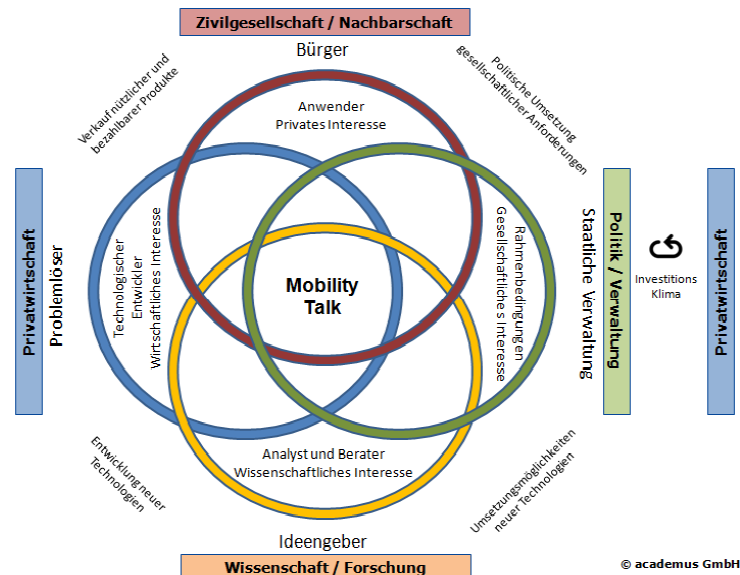
An dem runden Tisch saßen und sprachen miteinander:

Oliver Schruoffeneger (BA Charlottenburg-Wilmersdorf)
Miriam Sufraga (Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH)
Christian Stigler (Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH)
Hans Constin (Constin GmbH)
Claudia Rohnke (Der Tagesspiegel)
Gerd Overbeck (Die Deutsche Bahn AG - Smart City | DB)
Dr. Annika Dressler (DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt | Human Factors)
Kathrin Hoffmann (eMo - Berliner Agentur für Elektromobilität)
Gernot Lobenberg (eMo - Berliner Agentur für Elektromobilität)
Jörg Welke (eMo - Berliner Agentur für Elektromobilität)
Sandra Retzer (giz - Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH)
Dr. Lutz Kaden (IHK Berlin – Cluster Mobilität und Verkehr)
Jürgen Allesch (INFRAMobility- Dianba GmbH)
Marc Schelewsky (InnoZ)
Rolf Mienkus (insel-projekt.berlinUG)
Beate Overbeck (Mobike Germany GmbH)
Axel Robenhagen (move green international GmbH)
Katharina Wagner (Oply GmbH)
Roland Rahmig (Oberstufenzentrum Kfz-Technik)
Robert Schöneberg (Sunrafter)
Juraj Žlof (TransferHero)
Fabian Krohn (UMI Urban Mobility International GmbH)
Roland Prejawa (Urban Cargo FMRP UG & Tassima AG)
Dr. Eyk Bösche (VDI/VDE Innovation + Technik GmbH – Bereich Mobilität und Energie)
Dr. Gabriele Wendorf (ZTG – Zentrum Technik und Gesellschaft der TU-Berlin)
Frank Hansen (Zentrum für Urbane Mobilität der BMW-Gruppe)

Der Mobilitätstag wurde inhaltlich organisiert von



Zusammenfassung: Fragen und Antworten – Mobility Talk 12.03.2019



1. Interaktion mit der kommunalen Verwaltung

Gute Erfahrungen, wenn ...	Schlechte Erfahrungen, wenn ...
Verständnis für kommunale Akteure gelebt wird	nach Befürwortenden gesucht wird
kommunale Akteure aktiv eingebunden werden	wettbewerbsrechtliche Vorgaben flexibles Handeln erschweren
Projektbeiräte in der Verwaltung etabliert werden	Legislaturperioden / Zeithorizonte Maßstab werden
man sich als Partner anbietet	es Personalengpässe gibt
verlässliche Beziehung aufgebaut wird (Transparenz)	es lange Entscheidungswege gibt
	Zuständigkeiten unklar sind
	nicht interdisziplinär gearbeitet werden kann

- Sieht sich die kommunale Verwaltung als „Genehmiger“, oder auch als Gestalter?
Umwidmung von Parkplätzen, eScooter auf Gehweg, Regularisierung von Fahrradflotten, Strategie für e-Ladeinfrastruktur
- Wie kann man die kommunale Verwaltung von neuen Technologien /Ansätzen überzeugen und zum handelnden Akteur machen?
Autonomes Fahren, Batteriewechselstationen, Lieferlogistik in Nachbarschaften
- Wie können Entscheidungswege verkürzt werden?
Genehmigung Parklets, Testfelder autonomes Fahren im öffentlichen Straßenraum
- Sind überparteiliche Projektbeiräte möglich?
Einrichtung Ressort „Smart Districts“ in den Bezirken

Kommt die Mobilitätswende schnell genug voran?

Oliver Schruofenegger (BA Charlottenburg-Wilmersdorf): Nicht ganz überzeugt, da z.Z. Verwaltungspraxis und politische Zielvorgaben nichts miteinander zu tun haben. Übergreifende Projekte bzw. Aufträge sind schwer durchzusetzen. Experimentierklauseln sollten gefördert und Spielraum für die Mobilitätswende geschaffen werden, und das alles ohne das Kiez-Konzept zu vernachlässigen.

Sind wir mit der Kiezentwicklung zufrieden?

Frank Hansen (Zentrum für Urbane Mobilität der BMW-Gruppe): Ein Pluspunkt von Kiezprojekten ist, dass man Hemmnisse besser identifizieren kann, also ein Lernfaktor.

Robert Schöneberg (SunCrafter): Flächendeckend ist das nur möglich, wenn ein Mehrwert erzeugt wird. Z. B. was das Thema Sommerflotte angeht, wenn man sein eigenes Auto abgibt, was ist der Return on Investment (ROI)?



Dr. Annika Dressler (DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt | Human Factors): Stimmt zu. Man sollte herausfinden was die Bedürfnisse der Bürger sind, und daraufhin kann man entscheiden welche Lösungen plausibel sind. Es sollten vor allem bequeme Lösungen sein, und ein leichter Zugang zu Mitmachmöglichkeiten bereitgestellt werden.

Katharina Wagner (Oply GmbH): Es ist sehr schwer Genehmigungen zu bekommen. Mehr Angebote schaffen, Ja! Es gibt zwar Angebote, wie z. B. die von Free-Floating-Unternehmen, von A nach B zu kommen, aber was ist mit anderen Aktivitäten? Man sollte berücksichtigen, bzw. gut verstehen, welche neuen Konzepte notwendig sind und welche strukturierten Modelle es bereits gibt. Außerdem muss kommuniziert werden, welche Alternativen vorhanden sind?

Dr. Gabriele Wendorf (ZTG – Zentrum für Technik und Gesellschaft der TU-Berlin): Weist auf das „Parkplätze umwandeln Projekt“ hin, welches auch Probleme mit sich bringt. Es gibt keine „one-fits-all“ Lösung, obwohl Freiräume trotzdem geschaffen werden sollten. Das Dilemma ist, dass alle Unternehmen ihren Platz brauchen. Dies ist schwer zu lösen.



Was wird gemacht, bzw. sollte gemacht werden, um die Mobilitätswende zu beschleunigen?

Dr. Gabriele Wendorf (ZTG – Zentrum für Technik und Gesellschaft der TU-Berlin): Mehr Platz für Diskussion + 360° View.

Roland Rahmig (Oberstufenzentrum Kfz-Technik): Ein sehr wichtiger Punkt der zu berücksichtigen ist, ist dass ein eigenes Auto nicht nur ein Mobilitätsbedürfnis darstellt, sondern auch Individualität, innere Werte, Tradition, oft ist es etwas Irrationales... jedoch lässt das die Frage aufkommen ob Sharing-Services überhaupt in dieser Menge benötigt werden.

Das Verhältnis von Menschen mit einem Führerschein vs. eigener PKW-Zahlen lässt aber nach.

Fabian Krohn (UMI Urban Mobility International GmbH): Stimmt zu, dass der Anteil von privaten PKWs abnimmt, wenn man das mit der Anzahl an Führerscheinbesitzern vergleicht, aber die Gesamtzahl der PKWs in Berlin nimmt zu. Das liegt natürlich an verschiedenen Faktoren, vor allem am Zuzug von immer mehr Menschen. Ein wichtiger Punkt: die Bepreisung öffentlichen Raums steigt immer weiter an, aber die Parkkosten nicht! Diese sollten jedoch auch angepasst werden.

Marc Schelewsky (InnoZ): Das Thema Mobilitätsverhalten sollte unter die Lupe genommen werden. Man sollte es analysieren, um es vorherzusagen. Das hilft die eigenen Zielgruppen und deren Routinen zu identifizieren, und zu erkennen, wie man das Verhalten der Zielgruppen ändern könnte.

Thema: Tempo Klimawandel vs. langsames Heranführen der Menschen an neue nachhaltige Mobilitätsmöglichkeiten. Wie stehen Sie dazu?

Jörg Welke (eMo - Berliner Agentur für Elektromobilität): Mobilitätsangebote sind relativ ausgereift, auch die Akzeptanz steigt, aber die Verwaltung sollte sich als aktiver Gestalter engagieren, nicht nur als Genehmiger. Sie sollte das „Regulieren“ in die Hand nehmen.

Dr. Lutz Kaden (IHK Berlin – Cluster Mobilität und Verkehr): Eines der Probleme ist die Verwaltungskapazität im Bezug auf die gestellten Anforderungen. Ein Beispiel sind die Ladezonen, es ist schwer zu kontrollieren wie und wo kommerzielle Transporter ein- und ausladen. Generell braucht Umgestaltungen lang. Das notwendige Personal muss mobilisiert werden, es handelt sich um Prozesse, die Ihre Zeit brauchen, Schritt für Schritt. Eine Lösung wären drastische Maßnahmen, wie z. B. eine solide Parkraum-Bewirtschaftung, im Sinne der Regulierung von Parkraum-Preisen, sowie die Aufteilung der Parkbereiche, für das Ein- und Ausladen, öffentliche Parkplätze, Fahrradwege, Fußgängerzonen, Sharing-Fahrzeuge-Parkplätze und Ladestellen.

Wie sieht es denn in China aus?

Sandra Retzer (giz - Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH): Dort gibt es viele Top-Down-Entscheidungen von Politikern, es ist eben keine Demokratie. Die Menschen akzeptieren was Ihnen angeboten wird, das sind wir hier in Deutschland nicht gewohnt. Von Oben sollte auch hier jemand mal ein größeres Wort sprechen. Zurück zu China: Es gab/gibt viele Förderungen für neue Mobilität, in Großstädten ist es fast unmöglich herkömmliche/konventionelle Autos zu besitzen, z. B. wegen Einschränkungen der Fahrzeiten/Tage angeht. Was elektrische Autos angeht, sieht das jedoch anders aus. Es gibt aber auch viele Bottom-Up-Initiativen: Städte haben selbst die Probleme in die Hand genommen, z. B. was das Thema Bike-Sharing-Probleme angeht. Davon kann man lernen, bzw. sollte man sich Lösungen, die in China gut funktionieren genauer angucken, und versuchen diese an die Bedürfnisse europäischer Städte anzupassen. Was



für Trends gibt es, etc. Jedenfalls boomt Car-Sharing in China und es wird subventioniert. Aber man sucht konstant nach Lösungen wie man neue Mobilitätsdienstleistungen integrieren kann, z. B. durch Parkraummanagement.

Also zuerst etwas durchsetzen und die Akzeptanz zweitrangig einstufen?

Axel Robenhagen (move green international GmbH): Das muss nicht unbedingt die Lösung sein. Sagen wir mal, abgesehen vom Sharing, wenn man sich ein Elektroauto kauft, gibt es oft das Problem eine Ladestelle zu finden. Es gibt nicht viele, oft sind sie von anderen Autos besetzt. Privatinvestoren, die Häuser vermieten könnten Solarzellenplatten installieren und Parkplätze anbieten, die mit

Aufladestationen ausgestattet sind und dadurch alimentiert werden. Es muss nicht immer vom öffentlichen Sektor kommen...

Oliver Schruoffeneger (BA Charlottenburg-Wilmersdorf): Dafür fehlen leider die rechtlichen Grundlagen. Die Straßenverkehrsordnung hat eine Bremswirkung, genauso wie Bau- und Wohnungsaufsichtsämter. Etwas Gutes kommt jedoch: der Bezirk schreibt die Errichtung von Ladesäulen und zugehörigen Stellplätze einfach aus, und schafft damit die notwendigen Angebote, auch wenn es z. B. noch kein passendes Verkehrsschild gibt. Mal sehen was passiert. Wenn jemand klagt, haben wir ein Problem.

2. Interaktion mit privaten Umsetzungspartnern

Gute Erfahrungen, wenn ...	Schlechte Erfahrungen, wenn ...
innovationsfreundliche Grundkultur vorhanden ist	Projektbeteiligungen zu gering sind
Verständnis für die Geschäftsmodelle des UP existiert	knappe Personalressourcen außerhalb Kerngeschäft
persönliche Kontakte aufgebaut und genutzt werden	zu viele ähnliche Projektanfragen an Unternehmen
Leuchtturmcharakter von Projekten aufgezeigt wird	der „Return of Invest“ unklar
intrinsische Motivation beim UP vorhanden und sichtbar ist	mangelndes Praxisverständnis gezeigt wird
Schlüsselpersonen identifiziert und angesprochen werden	Praxisrelevanz / Marktchancen unklar bleiben
Netzwerke bekannt sind	

- Wie schaffen wir positive Wahrnehmung unternehmerischer Interessen?
Verdrängung Individualverkehr durch Sharing Economy, eScooter, CO₂ Reduzierung (Klimaziele) durch e-Mobilität
- Wie kann notwendiger „Return of Invest“ realisiert werden?
Ladeinfrastruktur, Zulassung neuer Technologien (autonomes Fahren)
- Wie lassen sich neue Angebote regularisieren?
Bikesharing, Carsharing, Abstellung im öffentlichen Straßenraum
- Sind kommerzielle Interessen kontraproduktiv oder treibende Kraft?
Carsharing, Elektromobilität, Technologiesprünge (Wasserstoff)
- Wie entscheidend ist der internationale Wettbewerb?
Elektromobilität (China), alternative Kraftstoffe, autonomes Fahren

Wieso setzen z.B. die Automobilhersteller so massiv auf Car-Sharing? Ist das überhaupt wirtschaftlich?

Frank Hansen (Zentrum für Urbane Mobilität der BMW-Gruppe): Es gibt viele Benutzertypen, und es ist von großem Vorteil, deren Verhalten zu verstehen. Viele sind anpassungswillig, und würden gerne auf multimodale Mobilität umsteigen. Car-Sharing bietet die Möglichkeit neue Kundengruppen zu gewinnen. Das Konzept zu skalieren ist auch möglich. Außerdem ist es möglich, mehr Platz auf (Berlins) Straßen zu schaffen. Und wie gesagt, die Bevölkerungszahlen in Berlin steigen, der Motorisierungsgrad jedoch nimmt ab. Wir können ein Teil dieser Transformation sein, Menschen ermöglichen mobil zu sein, ohne jedoch die Stadt zu überfüllen, wie es im Fall privater PKWs sein würde.

Es ist Fakt, dass es immer mehr Sharing-Angebote gibt. Besteht da nicht die Gefahr von Kannibalisierung? Sollte das alles besser reguliert werden?

Fabian Krohn?: Regulierungen sollten schon hilfreich sein. Car-Sharing ist definitiv was „Cooles/Nützliches“, aber ein klarer Weg sollte vorgegeben werden. Selbst wenn man erst einmal mit Testphasen oder in einem Testbezirk anfängt... Es sollten dafür designierte Parkflächen geschaffen werden, nicht nur innerhalb sondern auch außerhalb der Stadt; dasselbe gilt für Ladestellen. Es könnten auch Parkhäuser oder Tiefgaragen gebaut werden, da bieten sich viele platzsparende Möglichkeiten an.



Zum Thema Ladeinfrastruktur und deren Organisation, wie sieht es mit möglichen Blackouts aus, wenn plötzlich mehrere Tausend Fahrzeuge gleichzeitig laden? Und was ist mit den langen Ladezeiten?

Robert Schöneberg (Suncrafter): Wichtig ist es, dass Sichtbarkeit für Möglichkeiten und Techniken geschaffen werden, vor allem was Lademöglichkeiten betrifft. Netzstabilität sollte gewährleistet werden. Ein

Mobilitätsverständnis sollte geschaffen werden, ebenso was den Bedarf und den Zugang zu mobiler Energie angeht.

Gernot Lobenberg (eMo - Berliner Agentur für Elektromobilität): Das Netz ist gar kein Problem, es braucht nicht viel Strom, um ein Elektroauto zu laden, der Verbrauch ist recht gering. Lokal sollte ein Ladenetzwerk aufgebaut werden, vor allem was das Verteilen von Strom zwischen den verschiedenen Ladestellen angeht. Aber Blackouts sind vollkommen ausgeschlossen... Trotzdem sollte man eine intelligente Lösung finden, damit es das Netz so wenig wie möglich belastet wird.

Hans Constin (Constin GmbH): In der Stadt braucht man keine großen Autos, doch gibt es z.Z. keine kleinen attraktiven Alternativen auf dem Markt (Beispiel Smart, dessen Produktion jetzt nach China verlegt wird). Eine gute Lösung sind Leichtautos mit Wechsel-Akkus. Um diese aufzuladen, bzw. funktionstüchtig zu machen in Großstädten, muss man lediglich Sektoren-Kopplungs-Hubs aufstellen, die sowohl für die Versorgung der Leichtautos als auch als Stromsparstation/Speicher dienen. Was uns fehlt, sind Unternehmer die Leichtautos und Infrastruktur für Stromspeicher industriell produzieren. Beide kann man nicht nur verkaufen, sondern auch lukrativ verleihen.

Jürgen Allesch (INFRAMobility- Dianba GmbH): [schneidet das Thema Umweltverschmutzung an]. Benötigt wird die Bereitschaft bei Logistikern, auf E-Mobilität (gegebenenfalls mit Wechselbatteriesystemen) umzusteigen, denn der Flottenbetrieb ist der größte Luftverschmutzer. Fahrverbote bringen wenig, wenn die



Hauptemittenten durch Ausnahmeregelungen ausgeklammert werden. Genau dort, bei den Flotten (Busse, LKW, Taxis), muss der erste Schwerpunkt der Mobilitätswende liegen.

Wie sieht es mit virtuellen Kraftwerken aus?

Katharina Wagner (Oply GmbH): Ist denn lediglich der Umstieg auf Elektrofahrzeuge die wahre Lösung? Ein Umstieg allein wohl nicht.

Wenn man bedenkt, dass wir uns in Richtung autonomes Fahren bewegen, wahrscheinlich schon.

Fabian Krohn (UMI Urban Mobility International GmbH): Das ist doch noch ewig weit weg (2035). Es gibt keine Aussichten auf eine unmittelbare Anwendung solcher Technologien im Deutschen Straßenverkehr. Wir sollten

lieber an Lösungen denken, die aktuell sind, solche die jetzt und in den nächsten Jahren helfen werden.

Robert Schöneberg (SunCrafter): Es ist nicht allzu weit weg, jedenfalls nicht was den Verkehr außerhalb von Städten betrifft, z. B. Lastwagen auf Autobahnen.

Marc Schelewsky (InnoZ): Es stimmt zwar, dass es Pläne für Anwendungen autonomen Fahrens weg vom privaten Auto gibt, und man sollte auch weitere Angebote schaffen. Trotzdem handelt es sich eher um Einzelfälle. Eine Genehmigung bzw. Ausbreitung autonomen Fahrens in absehbarer Zeit ist höchst unwahrscheinlich.

Dr. Eyk Bösche (VDI/VDE Innovation + Technik GmbH – Bereich Mobilität und Energie): Stimmt dem vollkommen zu; autonomes Fahren ist noch weit entfernt.

3. Interaktion mit der Stadtgesellschaft

Gute Erfahrungen, wenn ...	Schlechte Erfahrungen, wenn ...
funktionierendes Quartiersmanagement vorhanden ist	die Ansprache der Bürger zu aufwendig ist
Motivation und Eigenengagement gestärkt wird	„Kümmerer“ nicht vorhanden sind oder ständig wechseln
Identifikation mit dem Neuen geschaffen wird (Überzeugung)	technologische Innovation nicht erfahrbar ist
die mediale Aufmerksamkeit gestärkt wird	Nur technologieaffine Menschen angesprochen werden
Erfahrungsorte geschaffen werden (Ausprobieren)	die Zeit knapp ist für Veränderung von Verhaltensmustern
Platz für Beteiligung geschaffen wird (Partizipation)	das Neue als rein kommerzielles Interesse verstanden wird

- **Wie kann Akzeptanz für neue Technologien / Ansätze in der Stadtgesellschaft geschaffen werden?**
Umwidmung von Parkplätzen, eScooter auf Gehweg, Regularisierung von Fahrradflotten, Reduzierung Individualverkehr
- **Wie kann die Änderung von Verhaltensmustern ausgelöst werden?**
Verzicht auf den PKW, Akzeptanz von multimodalen mobilen Angeboten, Umstieg auf „alternative“ Mobilität
- **Wie kann solidarische mobile Stadtgesellschaft gefördert werden?**
StVO §1 (1) (... ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht), Kampf der Verkehrsteilnehmer „in realitas“, Individualbedürfnisse, Vorrangfragen
- **Wie kann eine wirksame Beteiligung der Stadtgesellschaft an den Veränderungsprozessen erreicht werden?**
Testfelder / Experimentierstrecken, Diskurs, Abfrage von Bedürfnissen

Dr. Annika Dressler (DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt | Human Factors): Man sollte den Bürgern entgegenkommen, und ihnen einfache Nutzungsangebote bereitstellen. Sharing-Angebote sind wichtig, noch wichtiger gemeinsames Sharen, denn wenn jeder mit einem eigenen Sharing-Fahrzeug (z. B. Auto) herumfährt, hilft man der Stadt auch nicht viel weiter, bzw. macht die Stadt noch voller. Das muss man gut organisieren.

Dr. Gabriele Wendorf (ZTG – Zentrum Technik und Gesellschaft der TU-Berlin): Man sollte jedoch nicht vergessen, dass nicht jeder die Akzeptanz aufbringt, was Sharing-Modelle angeht. Es gibt auch Widerstand unter den Bürgern. Eine drastische Veränderung ist kein leichter Prozess. Man sollte halt auch nicht die Balance zwischen Angeboten und Entscheidungsfreiheit verlieren. Experimentelle Projekte sind in jedem Fall ein guter Weg. Ein Beispiel ist „Deine Sommerflotte“. Es zeigt sich, dass man nicht nur Akzeptanz erwarten sollte, sondern auch mehr auf soziale Mobilität setzen sollte. Man sollte den Bürgern die Möglichkeit geben, ihren eigenen Weg zu finden - die Angebote zu benutzen, zugeschnitten auf Ihre Bedürfnisse und eigenen Vorlieben. Was ist das soziale Umfeld? Welche individuellen Vorteile bieten sich den Benutzern? Attraktivität sollte man schaffen!



Mediale Unterstützung ist von großer Bedeutung. Welche Rolle übernimmt da z. B. Der Tagesspiegel?

Claudia Rohnke (Der Tagesspiegel): Ziel ist es generell so viele Menschen wie möglich anzusprechen, verschiedene Altersgruppen, verschiedene Nutzergruppen, verschiedene Zielgruppen etc. (Targeting). Abgesehen vom traditionellen Journalismus (Zeitung), werden Veranstaltungen organisiert, wie z. B. der Future Mobility Summit letzte Woche. Dazu kommen natürlich digitale Kanal, die Zeitung, Newsletter, sozusagen ein Rundumblick.

Gernot Lobenberg (eMo - Berliner Agentur für Elektromobilität): Trends muss man identifizieren und ins Leben bringen, ein Mobilitäts-Mindset muss geschaffen werden. Die Auseinandersetzung mit dem Thema ist notwendig, denn um ehrlich zu sein sind wir schon ziemlich spät dran, was das angeht. Zum Glück gibt es schon eine Menge Menschen, die diesen Mindset haben.

Marc Schelewsky (InnoZ): Stimmt zu. Positives zu kommunizieren, sollte man intensivieren. Eine Standardisierung ist da ganz gut, z. B. was das Thema Buchungssysteme angeht: eine einheitliche Lösung schaffen. Diese sollte nicht auf zu starker Kommerzialisierung beruhen, sondern eher auf Zugänglichkeit. Man sollte das Angebot also nicht ausdünnen.

Oliver Schruoffeneger (BA Charlottenburg-Wilmersdorf): Man sollte klare Ziele setzen, im besten Fall könnte man dies mit vorhandenen Träumen der Bürger vereinbaren, die Mobilität neu zu gestalten.

Roland Rahmig (Oberstufenzentrum Kfz-Technik): Man sollte dabei die Angst vor Verzicht nicht unterschätzen. Mobilität einzuschränken, selbst wenn es einen positive Einfluss haben könnte, kann auf starken Widerstand stoßen. Man sollte wie gesagt den Bedürfnissen ein Ventil schaffen.

Hans Constin (Constin GmbH): Ich wiederhole, das Kleinfahrzeug-Angebot auszuarbeiten, ist da genau richtig.

Gernot Lobenberg (eMo - Berliner Agentur für Elektromobilität): Die Bevölkerung ist eigentlich schon relativ überzeugt, man sollte also keine Angst haben, einen Weg vorzugeben.

Dr. Eyk Bösche (VDI/VDE Innovation + Technik GmbH – Bereich Mobilität und Energie): Eine Veränderung findet in der Tat schon statt.

Axel Robenhagen (move green international GmbH): Angebote sollte man definitiv inzentiveren. Und es ist wichtig auch die Umgebung von Berlin zu berücksichtigen, wo das Angebot z.Z. nicht gut ist. Man nehme als Beispiel den Teil der Bevölkerung, der täglich zwischen Brandenburg und Berlin pendelt, wegen Arbeit etc.

Wir danken allen, die sich am Mobility Talk Berlin beteiligt haben und laden ein zu dem nächsten Talk:

2. (oder 3.) Mobility Talk Berlin

am 15. November 2017: 15:00 Uhr – 18:00 Uhr
beim

International Urban Mobility Dialogue

The 2nd International Symposium & Workshop on
Realizing Smart Urban Mobility Solutions

13th-16th of November 2019

The Drivery, Berlin, GERMANY

www.smartcity-dialogues.com

