



FÜNFTER ZWISCHENBERICHT

GESELLSCHAFTLICHE DIALOG- UND BETEILIGUNGSSTRATEGIE ZUR GESTALTUNG DIGITALISIERTER MOBILITÄT

ARBEITSGRUPPE 3
DIGITALISIERUNG FÜR
DEN MOBILITÄTSSEKTOR



NPM

**Nationale Plattform
Zukunft der Mobilität**



INHALT

KURZFASSUNG	4
EXECUTIVE SUMMARY	5
1 STATUS QUO UND PROBLEMSTELLUNG	6
2 ZIELBILD EINER GANZHEITLICHEN DIALOG- UND BETEILIGUNGSSTRATEGIE FÜR DIE DIGITALISIERUNG IM MOBILITÄTSSEKTOR	9
3 HANDLUNGSFELDER	11
3.1 Die gesellschaftliche Wissensbasis stärken	11
3.2 Durch Bürgerbeteiligung zu tragfähigeren Lösungen gelangen	12
3.3 Den geeigneten institutionellen Rahmen schaffen	13
4 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	15
5 AUSBLICK	16

KURZFASSUNG

Die digitale Transformation der Mobilität hält unterschiedliche Lösungen für den Verkehr von Personen und Waren bereit und eröffnet unterschiedliche Implementierungspfade – verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten digitalisierter Mobilität sind möglich. Für eine erfolgreiche Gestaltung dieses vielfältigen Veränderungsprozesses und um den Menschen die Angst vor der Transformation zu nehmen, spielt die aktive Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger bei der Planung und Entwicklung der Mobilität eine zentrale Rolle. Die Beteiligung an Prozessen der Mobilitätstransformation bindet Bürgerinnen und Bürger als Nutzerinnen und Nutzer aktiv ein, macht Entscheidungen nachvollziehbar und beugt eventuellen Widerständen nachhaltig vor. Mit Blick auf die Digitalisierung der Mobilität zeigen Umfragen ein gemischtes Meinungsbild innerhalb der Bevölkerung, insbesondere bei künstlicher Intelligenz (KI), autonomem Fahren, Datenverarbeitung bei vernetzten Fahrzeugen und beim Mobilfunkausbau.

Um die digitale Transformation der Mobilität nutzer- und bedarfsorientiert auszurichten, braucht es eine offen geführte Debatte in unserer Gesellschaft und ist es nötig, die Menschen bei der Gestaltung der digitalen Zukunft der Mobilität intensiver einzubinden. Wenn digitale Mobilitätslösungen gemeinsam mit der Bevölkerung entwickelt, erprobt und angepasst werden, gelingen praxisfeste Ergebnisse, die den Menschen helfen und den Mobilitätswandel erfolgreich vorantreiben.

Zur Erreichung des Zielbildes eines nachhaltigen gesellschaftlichen Dialogs zu den digitalen Gestaltungsmöglichkeiten der Mobilität wurden die folgenden Handlungsfelder identifiziert:

- 1.) die Wissensbasis der Gesellschaft ist zu stärken,
- 2.) wirksame Formen der Bürgerbeteiligung sind zu etablieren und
- 3.) ein unterstützender institutioneller Rahmen ist zu schaffen.

EXECUTIVE SUMMARY

The digital transformation of mobility provides different solutions for passenger and goods transport and opens up different implementation pathways – digital mobility can be designed in various different ways. In order to make this multi-faceted change a success and to dispel people's fears of this transformation, it is important to actively engage the public in the planning and development of mobility. The involvement of citizens in the processes surrounding the transformation of mobility actively engages them as users, makes decisions understandable and prevents possible resistance in the long run. Opinion polls on the digitalisation of mobility show a wide range of views amongst the public, especially when it comes to artificial intelligence (AI), autonomous driving, data processing in connected vehicles and the upgrade of mobile communications.

In order to make the digital transformation of mobility user-friendly and needs-oriented, an open debate needs to be had in society and people need to be involved more in the design of the digital future of mobility. If digital mobility solutions are developed, tested and adjusted in co-operation with the public, the outcomes will stand the test of time, serve people and successfully promote mobility transformation.

In order to achieve a sustainable public dialogue on options for the digital design of mobility, the following recommendations for actions were made:

- 1.) to strengthen society's knowledge base,
- 2.) to establish efficient ways of citizen participation and
- 3.) to create a supportive institutional framework.

1 STATUS QUO UND PROBLEMSTELLUNG

Mobilität ist mit der Wirtschaft und dem täglichen Leben der Menschen auf das Engste verknüpft. In unserer modernen Gesellschaft ist das Mobilsein der Menschen Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und deshalb Teil der Daseinsvorsorge. Mobilität ist ebenso eine zentrale Anforderung des globalen Marktes. Die Herausforderungen der Zukunft im Sektor Mobilität, unter anderem zunehmende Verkehrsbelastung und Klimaschutz, treffen alle gleichermaßen. Für die Einzelne und den Einzelnen ist die Veränderung des Mobilitätsalltags durch Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung immer deutlicher spürbar.

HETEROGENES MEINUNGSBILD

Die Veränderungen, die auf die Mobilitätsbranche sowie auf die Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich ihrer Mobilitätsroutinen zukommen, sind vielfältig. Besonders die Digitalisierung der Mobilität stellt bestehende Gewohnheiten und Regeln aus der analogen Welt auf den Prüfstand und wirft Fragen auf. Mit Blick auf die Digitalisierung der Mobilität zeigen Umfragen ein gemischtes Meinungsbild innerhalb der Bevölkerung:

Künstliche Intelligenz

- Nur sieben Prozent der Deutschen würden sich uneingeschränkt auf Fahrzeuge mit KI verlassen. Ein Drittel der Bevölkerung (34 %) wäre bereit, beim Fahren die Kontrolle an ein technisches System abzugeben, will aber stets eingreifen können. Ein Viertel (26 %) akzeptiert KI-Systeme in unterstützender Form, möchte aber weiterhin selbst fahren. Ein weiteres Viertel (26 %) ist generell nicht bereit, Kontrolle abzugeben.¹
- Laut einer repräsentativen Bitkom-Umfrage sehen 62 % KI als Chance im Bereich Transport und Verkehr, allerdings sehen 35 % in KI eine Gefahr.²

Autonomes Fahren

- Knapp die Hälfte der Bundesbürger (47 %) kann sich vorstellen, ein autonomes Fahrzeug zu nutzen, für die andere Hälfte (50 %) kommt dies nicht infrage.³ Gegen die Nutzung selbstfahrender Autos spricht für 59 % der Befragten die Angst vor Hackerinnen und Hackern und für 48 % die Angst vor einer Datennutzung durch Dritte.⁴
- 40 % der Deutschen glauben, dass bei einem breiten Einsatz von autonomen Fahrzeugen die Unfallzahlen sinken werden. 40 % glauben das nicht. 20 % sind unentschieden.⁵

¹ Verband der TÜV e. V. (2020): Mobility Studie 2020, S. 31. URL: https://www.vdtuev.de/dok_view?oid=782620 [Stand: 07.08.2020].

² Bitkom (2018): Künstliche Intelligenz. Von der Strategie zum Handeln, S. 4. URL: <https://www.bitkom.org/Presse/Presseinformation/Kuenstliche-Intelligenz-Bundesbuenger-sehen-vor-allem-Chancen> [Stand: 06.11.2020].

³ Bitkom (2019): Vernetzte Mobilität, S. 10. URL: https://www.bitkom.org/sites/default/files/2019-09/bitkom-charts-vernetzte-mobilitat-05-09-2019_final.pdf [Stand: 08.07.20].

⁴ Ebd., S. 12.

⁵ Verband der TÜV e. V. (2020): Mobility Studie 2020, S. 34. URL: https://www.vdtuev.de/dok_view?oid=782620 [Stand: 08.07.20].

Datenverarbeitung bei vernetzten Fahrzeugen

- 62 % der deutschen Verbraucherinnen und Verbraucher sind im Zusammenhang mit der Vernetzung etwas beziehungsweise sehr beunruhigt über das Konzept der Erfassung biometrischer Daten und deren Weitergabe an externe Parteien.⁶

Mobilfunkausbau

- Viele Menschen stehen der zunehmenden Verbreitung von Mobilfunkantennen kritisch gegenüber. Zwar befürwortet jeder Fünfte (22 %) den Mobilfunkausbau, möchte aber keinen Funkmasten in der Nähe seiner Wohnung oder seines Grundstücks wissen.⁷
- Gleichzeitig nutzen 86 % der Deutschen ab 16 Jahren ein Handy oder ein Smartphone, aktuell sind 143 Millionen SIM-Karten aktiviert, das sind 1,7 pro Einwohner.⁸

Altergruppenspezifische Unterschiede

- Des Weiteren zeigen sich bei der Nutzung digitaler Mobilitätsdienstleistungen große Unterschiede zwischen den Alterskohorten. Vor allem junge Menschen zwischen 20 und 29 Jahren nutzen digitale Mobilitätsdienstleistungen zur Fahrplan- und Verspätungsauskunft (73 %) sowie zur Routenplanung und Straßennavigation (86 %), bei den 70- bis 79-Jährigen sind es hingegen nur 14 % und 23 %.⁹
- Laut einer von Bitkom e. V. durchgeführten Studie zur digitalen Teilhabe stehen einerseits 87 % der Deutschen Digitalisierung positiv gegenüber.¹⁰ Für 59 % der 16- bis 64-Jährigen und für 42 % der 65-Jährigen und Älteren haben digitale Technologien in der Mobilität bereits heute eine sehr große bis große Bedeutung.¹¹ Andererseits werden in Bezug auf Digitalisierung allgemein noch Hürden gesehen, zum Beispiel die mangelnde Nutzerfreundlichkeit, komplizierte Bedienungsanleitungen, fehlende Unterstützung bei Fragen oder Problemen und unverständliche Angaben zum Datenschutz.¹²

Die Vielzahl und Geschwindigkeit technologischer Entwicklungen im Mobilitätsbereich kann es der oder dem Einzelnen schwermachen, den Überblick zu behalten oder an einer zukunftsgerichteten Verkehrsentwicklungsplanung informiert teilzunehmen. In dieser passiven Rolle kann bei Bürgerinnen und Bürgern zunehmend Unverständnis auftreten. Besonders wenn sie mit Veränderungen konfrontiert werden, die sie zum Beispiel durch mangelnde Information nicht nachvollziehen können oder deren Nutzen nicht klar erkenntlich ist.

⁶ Deloitte (2020): Global Automotive Consumer Study, S. 7. URL: <https://www2.deloitte.com/us/en/pages/manufacturing/articles/automotive-trends-millennials-consumer-study.html> [Stand: 08.07.2020].

⁷ Bitkom: "Bitkom präsentiert Studie zur Akzeptanz von Mobilfunkmasten" (Pressemitteilung Bitkom vom 20.04.2020). URL: <https://www.bitkom.org/Presse/Presseinformation/Studie-zur-Akzeptanz-von-Mobilfunkmasten> [Stand: 06.11.2020].

⁸ Ebd.

⁹ Mobilität in Deutschland – MiD (2019): Ergebnisbericht, S. 123. URL: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf [Stand: 6.11.2020].

¹⁰ Bitkom (2020): Gemeinsam digitale Teilhabe fördern, S. 5. URL: https://www.bitkom.org/sites/default/files/2020-06/prasentation-digitaltag-auftakt-pk-16-06-2020_final.pdf [Stand: 06.11.2020].

¹¹ Ebd. S. 8.

¹² Ebd. S. 10.

VOLKSWIRTSCHAFTLICHER NUTZEN UND GESELLSCHAFTLICHE RESONANZ

Die Digitalisierung soll mit der Verbesserung von mobilitätsbezogenen Lebens-, Arbeits- oder Produktionsbedingungen einhergehen und zugleich neue Geschäftsmodelle ermöglichen. Neue digitale Technologien und Konzepte in der Mobilität müssen daher sowohl auf ihren individuellen und volkswirtschaftlichen Nutzen als auch auf mögliche unerwünschte Folgen geprüft werden. Insbesondere zu den oben aufgezählten Mobilitätskonzepten und Digitalisierungsumfängen gibt es in der Bevölkerung noch Diskussionsbedarf.

Zwar hat die Bundesregierung bereits Beteiligungsformate geschaffen wie beispielsweise den Runden Tisch „Automatisiertes Fahren“ (RTAF) und fördert den gesellschaftlichen Dialog im Rahmen bestehender Förderinstrumente. Allerdings fehlt ein zentraler und umfassender Resonanzraum auf Bundesebene, in dem verkehrspolitische Konzepte und Modelle für den Ausbau digitaler Angebote mit den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen rückgekoppelt und besprochen werden können.

FAZIT

Um die digitale Transformation der Mobilität nutzer- und bedarfsorientiert auszurichten, braucht es eine offen geführte Debatte in unserer Gesellschaft, und es ist nötig, die Menschen bei der Gestaltung der digitalen Zukunft der Mobilität intensiver einzubinden. Nur wenn digitale Mobilitätslösungen gemeinsam mit der Bevölkerung entwickelt, erprobt und angepasst werden, kann der Mobilitätswandel erfolgreich vorangetrieben werden.

2 ZIELBILD EINER GANZHEITLICHEN DIALOG- UND BETEILIGUNGSSTRATEGIE FÜR DIE DIGITALISIERUNG IM MOBILITÄTSSEKTOR

Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung sollen die Mobilität von morgen gesünder, sicherer, klima- und umweltfreundlicher, effizienter, bequemer und bezahlbarer gestalten sowie die Lebensqualität für alle erhöhen. Sie sind somit Treiber für den notwendigen Mobilitätswandel.¹³

Neben der Lösung der technischen und regulatorischen Herausforderungen ist zur Erreichung dieses Zielbildes die Einbindung der Gesellschaft von zentraler Bedeutung. Die digitale Transformation soll zu einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Mobilität führen. Damit ist ein gesamtgesellschaftlicher Prozess verbunden, der den Mobilitätssektor insgesamt und das Mobilitätsverhalten jeder und jedes Einzelnen verändern wird. Ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem soll die Voraussetzung schaffen, dass jede Bürgerin und jeder Bürger über sichere und angepasste Optionen verfügt, Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen – unabhängig von Einkommen, Alter, Wohnort oder anderen Merkmalen. Gleichzeitig müssen individuelle Präferenzen mit Zielen wie Klima- und Umweltschutz, Sicherheit, Lebensqualität sowie sozialen und wirtschaftlichen Zielen in Einklang gebracht werden. Entscheidungen, die sich so unmittelbar auf die Lebensbedingungen auswirken wie die Automatisierung und Vernetzung der Mobilität benötigen eine solide Wissensbasis als Grundlage für Akzeptanz sowie eine starke Unterstützung seitens der Bürgerinnen und Bürger und sollten mit den vor Ort betroffenen Menschen Bottom-up gestaltet werden.

Ein ganzheitlicher Ansatz zur digitalen Transformation der Mobilität bedarf erstens eines breiten gesellschaftlichen Dialogs sowie zweitens einer starken Beteiligung und Mitgestaltung der Bürgerinnen und Bürger. Um wirksam sein zu können, muss der gesellschaftliche Dialog ein breites Spektrum von Akteuren aktivieren. Damit neue Mobilitätslösungen angenommen werden und somit die digitale Transformation vorangebracht werden kann, müssen die Einstellungen und Meinungen der Menschen bei der Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen sowie bei politischen Rahmensetzungen ernst genommen und berücksichtigt werden. Denn komplexe gesellschaftliche Herausforderungen können nur durch übergreifende Kooperationen gelöst werden. Ein offener Diskurs hätte folgende Vorteile:

- Ängste und Mehrwerte können gegenübergestellt und faktenbasiert diskutiert werden,
- Projekte, die einen unmittelbaren gesellschaftlichen Mehrwert erforschen oder erproben, können identifiziert werden,
- Umsetzungspotenziale, die die Digitalisierung des Mobilitätssektors bietet, können erprobt und realisiert werden.

Eine **bundesweite Dialoginitiative** kann ein neuer Weg der Zusammenarbeit sein (siehe Abbildung unten) und ableiten, welche Kommunikations- und Beteiligungsinstrumente für Themenfelder, die sich aus der zunehmenden Digitalisierung der Mobilität ableiten, eingesetzt werden können. Sie stellt ein breites Bündnis aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und organisierter Zivilgesellschaft dar mit dem Ziel, den gesellschaftlichen Dialog zu fördern

¹³ In diesem Papier wird absichtlich von Mobilitätswandel gesprochen. Dies soll deutlich machen, dass es sich nach Auffassung der Verfasser um einen umfassenden Wandel auf mehreren Ebenen und entlang unterschiedlicher Pfade handelt.

und aktiv voranzutreiben. Die Initiative bündelt Wissen, bereitet dieses allgemeinverständlich auf und begleitet die Dialog- und Beteiligungsstrategie. Die an der Initiative beteiligten Akteure erhöhen als Multiplikatoren die Reichweite des Dialogs.

Eine **bundesweite Dialog- und Beteiligungsstrategie** zur digitalen Zukunft der Mobilität orchestriert und gestaltet den notwendigen gesellschaftlichen Diskurs. Dieser thematisiert besonders die Chancen digitaler Mobilitätslösungen, aber auch Risiken genauso wie ethische Fragen, Fragen der Datenhoheit und Datensicherheit, Umweltwirkungen und Anforderungen von Nutzerinnen und Nutzern und anderer Beteiligter an neue Mobilitätssysteme. Die Innovationskraft im Mobilitätssektor soll durch neue partizipative Mitgestaltungsmöglichkeiten innerhalb eines gesamtgesellschaftlichen Konsenses zu tragfähigen Lösungen führen und weiterentwickelt werden. Dabei sollen analoge Kommunikations- und Beteiligungsformate, wie etwa ein Bürgerforum Digitalisierung der Mobilität, durch digitale ergänzt werden. Der gesellschaftliche Dialog soll zur Keimzelle dieses Mobilitätswandels werden.



Abbildung: Vorschlag für Aufbau und Prozess der bundesweiten Dialog- und Beteiligungsstrategie (Quelle: eigene Darstellung)

3 HANDLUNGSFELDER

Um einen nachhaltigen gesellschaftlichen Dialog zu den digitalen Gestaltungsmöglichkeiten der Mobilität zu erreichen, ist 1.) die Wissensbasis der Gesellschaft zu stärken, sind 2.) wirksame Formen der Bürgerbeteiligung zu etablieren und ist 3.) ein unterstützender institutioneller Rahmen zu schaffen.

3.1 DIE GESELLSCHAFTLICHE WISSENSBASIS STÄRKEN

Bedürfnisgerecht entwickeln und entscheiden

Wissensvermittlung kann Menschen dazu anregen, ihre persönlichen Anforderungen an Mobilitätsprodukte und -services zu artikulieren, sodass Anbieter ihre Leistungen stärker an die Nutzerbedürfnisse anpassen können. Die Vor-Ort-Mobilitätserfahrungen der Bürgerinnen und Bürger in den Städten und Landkreisen können beispielsweise den kommunalen Entscheidungsträgern wertvolle Hinweise geben, wie Infrastruktur und Angebote aussehen müssen, um die Mobilitätsbedürfnisse adäquat abzubilden. Diese müssen auf Bundesebene ebenso berücksichtigt werden, damit die Weichen richtig gestellt werden. Außerdem müssen digitale Kompetenzen altersgruppenübergreifend vermittelt werden.

Komplexe und kontroverse Themen sachlich vermitteln

Die hohe Komplexität verkehrspolitischer, technischer, rechtlicher sowie teils auch ethischer Mobilitätsfragen ist teilweise nur für Fachleute in aller Tiefe durchdringbar (zum Beispiel das Personenbeförderungsgesetz und die Einführung unterschiedlicher Stufen der Automatisierung). In der Öffentlichkeit kommen Diskussionen der Expertinnen und Experten verkürzt an. Eine faktenbasierte, verständliche und vielperspektivische Wissensvermittlung kann Bürgerinnen und Bürger darin unterstützen, ihre Bedenken zu diskutieren und sich eine qualifizierte Meinung zu bilden. Sie hilft, die Debatte von der emotionalen Konfrontation auf die Sachebene zu verlagern.

Eine solide Wissensbasis ist für Partizipation notwendig. Gleichzeitig fördert eine stärkere Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger deren Wissen und Kompetenz. Sie werden zu Expertinnen und Experten und können neben ihrer Alltagsexpertise neue Argumente in die allgemeine Diskussion einbringen. Dabei liegt die Herausforderung darin, dass oft abstrakte Themen auf alltagsrelevante Fragestellungen und konkrete Lösungsmöglichkeiten heruntergebrochen werden müssen. Auch die teilweise nur indirekte oder als weit in der Zukunft wahrgenommene Betroffenheit durch manche digitale Lösung macht die Wissensvermittlung schwierig.

Vorhandenes Wissen bündeln

Bei Unternehmen, Verbänden, Forschungseinrichtungen und zivilgesellschaftlichen Organisationen ist umfangreiches Detail- und Fachwissen in Bezug auf Mobilität vorhanden, das bereits in Plattformen, Runden Tischen und anderen Gremien ausgetauscht wird. Dem gesellschaftlichen Dialog müssen dieses geballte Wissen und die unterschiedlichen Perspektiven in allgemein verständlicher Weise zugänglich gemacht werden. Für eine erfolgreiche nachhaltige Transformation des Mobilitätssystems ist eine echte Beteiligung der Zivilgesellschaft auf Augenhöhe notwendig. Dieser transdisziplinäre Ansatz wird zum Beispiel mit der Förderung aus der Forschungsagenda zur

Nachhaltigen urbanen Mobilität (NuM) in 49 Mobilitätswerkstätten verfolgt. Hier entwickeln Kommunen mit Bürgerinnen und Bürgern sowie der Wissenschaft zusammen lokal angepasste Strategien, die das große vorhandene technologische Potenzial für die nachhaltige Mobilität gesellschaftlich erschließen und vor Ort verwirklichen.

Forschungsprojekte stärker mit gesellschaftlicher Beteiligung verbinden – Prototyp RealLabHH

Testfelder und Reallabore sind ein erster wichtiger Schritt, um die Zukunft der Mobilität für Nutzerinnen und Nutzer erlebbar zu machen. In anwendungsorientierten Forschungsprojekten zur Erprobung digitaler Mobilität, die von der öffentlichen Hand gefördert werden, spielt der gesellschaftliche Dialog häufig eine untergeordnete Rolle. Zur Stärkung der Wahrnehmung der Ergebnisse von Forschungsprojekten in der breiten Öffentlichkeit ist eine Intensivierung der begleitenden und projektübergreifenden Medienarbeit notwendig. Um eine Lernkurve zu ermöglichen, kann eine fortlaufende Vernetzung zwischen Projekt- und Forschungsvorhaben dabei unterstützen, gemeinsame Lösungsansätze zu entwickeln und diese adressatengerecht an die interessierte Öffentlichkeit zu kommunizieren.

Das Hamburger Reallabor zur Digitalisierung der Mobilität (RealLabHH) stellt bezüglich des Dialogs und der Beteiligung einen Prototyp dar. Er soll Erkenntnisse über zielführende Kommunikations-, Informations- und Beteiligungsinstrumente im Hinblick auf tatsächliche Verhaltensänderungen der Menschen liefern. Das RealLabHH verfolgt das Ziel, ein übertragbares Partizipations- und Kommunikationskonzept zu entwickeln. Durch eine wissenschaftlich fundierte Dialogstrategie werden die Entwicklungen und Einführungen neuer Mobilitätskonzepte und -pläne begleitet, eine höhere Akzeptanz erzielt, Zugangshemmnisse abgebaut und die Nutzung gefördert.

3.2 DURCH BÜRGERBETEILIGUNG ZU TRAGFÄHIGEREN LÖSUNGEN GELANGEN

Sachlichere Debatten und bessere Lösungen durch Beteiligung

Entscheidungen ohne ausreichende Einbeziehung der Betroffenen können emotional geprägte Debatten bewirken. Eine sachorientierte Diskussion wird dadurch erschwert und die Akzeptanz nachhaltig beeinträchtigt. Neben den etablierten Verfahren der politischen Entscheidungsfindung (Anhörungen, Stellungnahmen, Plattformen usw.) können innovative und zukunftsweisende Formate der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern auf nationaler Ebene zu weniger polarisierten Diskussionen führen, da deren Empfehlungen ein starkes Signal in die Öffentlichkeit senden.

Neue Beteiligungsformate können dank ihres kooperativen Prozesses und ihrer Vielfalt von Perspektiven wichtige Anregungen hervorbringen – zum Beispiel für die Entwicklung von neuen Mobilitätskonzepten sowie die Ausgestaltung von Maßnahmen, Projekten und Vorhaben vor Ort.

Unterstützung politischer Entscheidungsfindung durch Beteiligung

Systematische Beteiligung, die soziale Vielfalt abbildet und auch „beteiligungsferne“ Menschen aktiviert, kann die Zustimmung zu politischen Prozessen unterstützen. Aktive Bürgerbeteiligung zum Beispiel mit zufallsbasierten Verfahren soll Demokratie fördern und diese durch einen zusätzlichen Mitwirkungskanal sinnvoll ergänzen. Beteiligungsformate, insbesondere auf Bundesebene, wecken die Aufmerksamkeit der Medien und bieten die Chance, große Teile der Bevölkerung durch einen öffentlichen Diskurs zu erreichen und so wachsende Unterstützung zu erzielen.

Innovative Beteiligungsformate nutzen

Bürgerforen bieten sich als innovative Formate für die partizipative Gestaltung der Digitalisierung der Mobilität an. Gerade bei einem so umfassenden Thema wie der Mobilitätstransformation ist es von größter Bedeutung vielen verschiedenen Stimmen Gehör zu verleihen. In einem Handlungsfeld, das auch für politische Entscheider sehr komplex und dynamisch ist, erhält die Politik konkrete Hinweise. Sie erfährt, was Bürgerinnen und Bürger über unterschiedliche digitale Gestaltungsoptionen für die Mobilität der Zukunft denken und in welcher Weise und in welchem Umfang sie bereit sind, Maßnahmen zu akzeptieren.

In einem Bürgerforum Digitalisierung der Mobilität kommt eine möglichst repräsentative Gruppe zufällig ausgewählter Bürgerinnen und Bürger über einen begrenzten Zeitraum zusammen. Ziel ist es, Standpunkte und Lösungen zu zukunftsweisenden gesellschaftlichen Themen beziehungsweise Fragen zur Digitalisierung der Mobilität zu erarbeiten. Grundlage ist die Bereitstellung ausgewogener Informationen und Positionen und ein geschützter Raum für Debatten. Ein Bürgerforum Digitalisierung der Mobilität kann mit konkreten Vorschlägen politische Entscheidungen unterstützen und die Legitimation von Maßnahmen stärken. Die Diskussion in der Fachöffentlichkeit kann transparent und verständlich vermittelt und so das gegenseitige Vertrauen zwischen Politik und Bürgerschaft gestärkt werden. Für ein erfolgreiches Bürgerforum Digitalisierung der Mobilität braucht es einen klaren Prozess. Dieser definiert vorab, welchem Zweck der Dialog dient, welchen Entscheidungsspielraum die Mitwirkenden haben und wie die Ergebnisse im weiteren Verfahren von den politischen Entscheidern einbezogen werden. Das Format sieht eine bestimmte Vorgehensweise vor: Zufällig und nach repräsentativen Kriterien ausgewählte Personen erhalten die Gelegenheit, sich intensiv mit konkreten Fragestellungen wie zum Beispiel „Woran hapert es aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger, dass digitale Lösungen wenig angenommen werden?“, „Wie kann es gelingen, dass hier mehr Bewusstsein und Mitwirkungsbereitschaft entsteht?“, „Welche Ansätze finden Bürgerinnen und Bürger vielversprechend für die Lösungen gesellschaftlicher oder individueller Probleme mit digitalen Instrumenten?“ auseinanderzusetzen. Die Auswahl der Teilnehmenden per Losverfahren bringt zahlreiche Vorteile mit sich. So gibt das Verfahren allen gemeldeten Einwohnerinnen und Einwohnern eines festgelegten geografischen Raums die gleiche Chance, zufällig ausgewählt zu werden und sich an dem Vorhaben zu beteiligen. Durch die persönliche Ansprache der ausgelosten Personen können auch jene erreicht werden, die bislang noch nicht an Beteiligungsprozessen mitgewirkt oder sich mit dem Thema auseinandergesetzt haben. Ziel ist es sicherzustellen, dass die Bevölkerung in ihrer gesamten Diversität berücksichtigt wird. Strukturelle Benachteiligungen sind zu vermeiden.

3.3 DEN GEEIGNETEN INSTITUTIONELLEN RAHMEN SCHAFFEN

Dialoginitiative und Beteiligungsprozess

Gesellschaftlicher Dialog kann nur mit einer breiten Beteiligung aller Interessengruppen funktionieren. Um den gesellschaftlichen Dialog zur digitalen Transformation der Mobilität zu befördern, kann, wie oben erwähnt, ein Multi-Stakeholder-Forum als Dialoginitiative zur Zielerreichung dienen. Sie verfolgt das Ziel, wissensbasierten gesellschaftlichen Dialog anzustoßen, zu entwickeln, zu führen und aktiv zu fördern. Mit der Dialoginitiative und dem von ihr mitgetragenen Beteiligungsprozess soll zum einen sichergestellt werden, dass das Expertenwissen der an der Initiative beteiligten Akteure, das bislang wenig gebündelt und für die breitere Öffentlichkeit kaum aufbereitet ist, in gesellschaftliche Diskurse gelangt. Zum anderen soll so für die Stakeholder eine gemeinsame Verbindlichkeit geschaffen werden, den gesellschaftlichen Dialog anzustoßen, zu entwickeln und zu führen. Basis dafür ist eine Dialogvereinbarung, in der sich die Akteure auf gemeinsame Ziele verständigen und sich verpflichten, einen aktiven Beitrag zum Gelingen des Dialog- und Beteiligungsprozesses zu leisten. Das Bundesministerium für Verkehr und di-

gitale Infrastruktur (BMVI) sollte die Möglichkeiten der skizzierten Dialog- und Beteiligungsstrategie aktiv nutzen, um bei der Digitalisierung der Mobilität den Menschen noch stärker in den Fokus zu rücken.

In einem ersten Schritt ließen sich die Chancen und Möglichkeiten der Dialog- und Beteiligungsstrategie sowie einer Dialoginitiative für digitale Mobilität in einem Workshop veranschaulichen und weiterentwickeln. Dabei sollte besonderes Augenmerk auf die Fokussierung relevanter Fragestellungen, die passende Beteiligungstiefe sowie auf geeignete Partizipationsformate gelegt werden. Damit wird in einem überschaubaren Rahmen ein Dialog- und Beteiligungsprozess vorbereitet. Darauf aufbauend können die nächsten Schritte hin zu einer größer angelegten Dialoginitiative getätigt werden.

Strukturen für Dialog und Beteiligung

Der gesellschaftliche Dialog zur Gestaltung der digitalisierten Mobilität lebt von der Vernetzung aller Beteiligten auf allen Ebenen. Diese Vernetzung muss Aufgabe der Dialoginitiative sein. Hierfür müssen entsprechende Strukturen geschaffen werden. Dies könnte zum Beispiel durch die Etablierung eines Förderprojekts erfolgen. Die Dialoginitiative sowie die Koordination des Dialog- und Beteiligungsprozesses bedarf einer verantwortlichen Stelle. Dadurch lässt sich sicherstellen, dass die Dialoginitiative sowie die Dialog- und Beteiligungsstrategie mit den notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen ausgestattet ist, alle Akteursgruppen einbezogen werden sowie ein Mindestmaß an Prozessverbindlichkeit und Planungssicherheit gewährleistet wird.

Bürgerbeteiligungsverfahren sind mit hohem personellen und finanziellen Aufwand verbunden. Die Bürgerbeteiligung, etwa in Form eines Bürgerforums Digitalisierung der Mobilität, benötigt eine verbindliche und langfristige Ausstattung. Eine verantwortliche Stelle hätte hier die Aufgabe, ein Beteiligungsportal aufzubauen und die Beteiligungsaktivitäten zu begleiten. Die verantwortliche Stelle sollte ebenfalls eine Lotsenfunktion übernehmen für Kommunen, die an mobilitätsbezogenen Beteiligungsformaten interessiert sind.

Ressourcen für das Stakeholder-Engagement

Die Beteiligung der Stakeholder ist mit starkem Ressourceneinsatz verbunden. Für kleinere Stakeholder- und Akteursgruppen kann es problematisch sein, die dafür notwendigen Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Schon die Besetzung der vielzähligen Beratungsplattformen der Bundesregierung stellt für sie eine besondere Herausforderung dar. Deshalb sollten die Ressourcen der Stakeholder zum einen gestärkt werden, indem die durch Bundesmittel geförderten und bereits vorhandenen Gremien (Runde Tische, Plattformen, Bündnisse usw.) im Bundesverkehrsministerium daraufhin geprüft werden, ob sie unter dem Aspekt des gesellschaftlichen Dialogs beziehungsweise der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an der Gestaltung der digitalen Transformation des Mobilitätssektors genutzt werden können. Zum anderen sollten neue Sitzungsformate und Möglichkeiten der digitalen Zusammenarbeit erprobt werden, um den zeitlichen Einsatz zu optimieren.



4 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

NR.	BESCHREIBUNG	VERANTWORTLICHE
1	Um die Potenziale der Digitalisierung im Verkehrsbereich zu heben, soll die Einsetzung eines geeigneten Dialog- und Beteiligungsprozesses zur „Digitalisierung des Mobilitätssektors“ , zum Beispiel im Rahmen eines Förderprojekts, pilotiert und unterstützt werden.	Bundesregierung (BMVI)
2	Zur Orchestrierung des Dialog- und Beteiligungsprozesses zur Digitalisierung des Mobilitätssektors und insbesondere zur Bündelung des bereits vorhandenen Wissens sollte die Bundesregierung die Etablierung einer übergeordneten Dialoginitiative , die ein breites Spektrum gesellschaftlicher Akteure versammelt, unterstützen.	Bundesregierung Länder, Kommunen Wirtschaft, Verbände, Wissenschaft
3	Für die Umsetzung des Dialog- und Beteiligungsprozesses zur Digitalisierung des Mobilitätssektors sind bestehende Strukturen zu nutzen bzw. neue aufzubauen im Sinne einer verantwortlichen Stelle, die eine effiziente und effektive Durchführung erlauben und geeignete Voraussetzungen für weitere Themendialoge zur Zukunft der Mobilität schaffen. Dazu gehören Strukturen, die in der Lage sind, geeignete Themen (zum Beispiel Datenschutz, Ethik des autonomen Fahrens, Cybersicherheit) und Formate zu identifizieren bzw. zu entwickeln.	Bundesregierung
4	Ziel ist es, mit der Dialog- und Beteiligungsstrategie eine Blaupause zu schaffen, die die Umsetzung ähnlicher Prozesse auf Länder- und kommunaler Ebene ermöglicht. Der Bund sollte diese Form der Verbreitung aktiv unterstützen (zum Beispiel mit einem Förderprogramm für Kommunen).	Bundesregierung, Länder, kommunale Spitzenverbände
5	Aus Bundesmitteln geförderte, anwendungsorientierte Forschungs- und Pilotprojekte zur digitalisierten Mobilität sind besser und ressortübergreifend miteinander zu vernetzen , um deren Ergebnisse aktiv und adressatengerecht in Richtung Öffentlichkeit zu kommunizieren . Auch die Verknüpfung zu Aktivitäten auf der Ebene der Länder ist zu verbessern.	Bundesregierung

5 AUSBLICK

Die Zukunft der digitalen Mobilität ist vielfältig. Ihre Gestaltung ist auch eine gesellschaftliche Aufgabe, nicht nur eine technologische und politisch-rechtliche. Die in diesem Bericht entwickelten Handlungsempfehlungen sowie deren Umsetzung bilden die Grundlage für eine zielgerichtete Etablierung einer Dialog- und Beteiligungsstrategie für die Digitalisierung im Mobilitätssektor.

Zuerst sollte zeitnah ein Workshop zur Ableitung der Möglichkeiten der Dialog- und Beteiligungsstrategie durchgeführt werden. Im Anschluss ist, unter anderem auf Grundlage der Erfahrungen mit dem gesellschaftlichen Dialog und der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern im Reallabor in Hamburg, ein Umsetzungskonzept für die bundesweite Dialog- und Beteiligungsstrategie zur Digitalisierung des Mobilitätssektors zu entwickeln.



IMPRESSUM

Verfasser

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität
Arbeitsgruppe 3 „Digitalisierung für den Mobilitätssektor“

Berlin, Dezember 2020

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Redaktionelle Unterstützung

acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften e. V.
ifok GmbH

Satz und Gestaltung

ifok GmbH

Lektorat

Nikola Klein e-squid text konzept lektorat

Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) ist per Kabinettsbeschluss von der Bundesregierung eingesetzt und wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur federführend koordiniert.

Sie arbeitet unabhängig, überparteilich und neutral. Alle Berichte spiegeln ausschließlich die Meinungen der in der NPM beteiligten Expertinnen und Experten wider.



NPM

**Nationale Plattform
Zukunft der Mobilität**

