

Öffentlicher Sektor - Zukunft gestalten Blog

By PwC Deutschland | 16.03.2023

# Wie die Mobilitätswende in Städten gelingt

**PwC hat im Auftrag des Umweltbundesamts konkrete Empfehlungen für Entscheider:innen erarbeitet.**

Lärm, Treibhausgase, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch: Den deutschen Innenstädten droht in den kommenden Jahren eine weitere Zunahme der verkehrsbedingten Belastungen mit negativen Auswirkungen auf Umwelt und Aufenthaltsqualität. Dem sollen nachhaltige Mobilitätslösungen entgegenwirken. Diese sollen außerdem den ÖPNV stärken und die Lebensqualität für die Menschen in urbanen Zentren verbessern. Doch wie gelingt die Mobilitätswende in den Städten? Eine ganze Reihe an Handlungsempfehlungen hat PwC im Zuge des Forschungsvorhabens „Mobilitätskonzepte für einen nachhaltigen Stadtverkehr 2050: Metaanalyse, Maßnahmen und Strategien“ im Auftrag des Umweltbundesamts erarbeitet.

### **Falsche Anreize**

Das größte Problem ist der motorisierte Individualverkehr. Er dominiert den öffentlichen Raum und nimmt viel Fläche in Anspruch, insbesondere mit Parkplätzen und Straßeninfrastruktur. Diese umfangreichen Infrastrukturen machen es heute grundsätzlich attraktiver, einen eigenen Pkw zu nutzen. Durch eine anderweitige Nutzung von Straßen- und Parkplatzflächen lässt sich die Lebensqualität der Stadtbevölkerung jedoch deutlich verbessern.

### **Parkraum reduzieren**

Es ist zentral für die Mobilitätswende, den öffentlichen Parkraum zu reduzieren. Weniger Parkmöglichkeiten machen den motorisierten Individualverkehr unattraktiver und Verkehrsteilnehmer:innen werden eher vom Auto auf andere Verkehrsmittel ausweichen. Darauf zielen auch höhere Parkgebühren und eine Ausweitung des Parkraum-Managements. Städte sollten etwa Parkkontingente im privaten und öffentlichen Raum für Carsharing- und E-Fahrzeuge ausweisen. Auch die Bauordnung bietet eine Handhabe: Die Stadt Hamburg hat beispielsweise die Kfz-Stellplatzpflicht bei Wohnbauvorhaben aufgehoben.

Neben restriktiven Maßnahmen können smarte Parksysteme eine wichtige Rolle spielen. Weisen beispielsweise Apps Autofahrer:innen den kürzesten Weg zum nächsten freien Parkplatz, liegt darin großes Potenzial. Denn eine Untersuchung aus Berlin hat gezeigt, dass der Parksuchverkehr in innenstadtnahen Stadtgebieten 20 bis 50 Prozent des Gesamtverkehrs ausmacht. Eine effizientere Parkplatzsuche reduziert den Parksuchverkehr deutlich.

### **Alternative Angebote bündeln**

Erforderlich sind auch attraktive Mobilitätsalternativen. Mit Apps lassen sich etwa Carsharing, Leihräder und E-Roller einfacher ergänzend zum ÖPNV nutzen. Entscheidend ist es, die Angebote in digitalen Mobilitätsplattformen zu bündeln, um den Verkehrsmittelwechsel zu vereinfachen.

Mit dem 5G-Mobilfunkstandard lassen sich zudem Verkehrsströme smart lenken und Haltezeiten verringern, etwa durch intelligent gesteuerte Ampelschaltungen und Stauumleitungen in Echtzeit. Auch autonome Fahrzeuge können die Mobilität in Zukunft nachhaltiger und sicherer machen: Weil sie gleichmäßiger fahren, wird der Verkehr flüssiger. Dies reduziert unter anderem den Kraftstoffverbrauch.

### **Gezielte Anreize zeigen Wirkung**

Städte sollten nachhaltige Mobilitätsangebote gezielt fördern, zum Beispiel mit Anreizen wie Jobtickets oder Prämien für Beschäftigte, die auf ihre Firmenparkplätze verzichten. Solche Anreize reduzieren den berufsbedingten Individualverkehr tatsächlich. Das zeigte etwa ein „Parking Cash Out“-Projekt in Kalifornien. Eine Beschleunigung des ÖPNV durch eigene, baulich getrennte Fahrspuren für Busse oder Straßenbahnen auf eigenem Gleiskörper macht es zusätzlich attraktiver, den ÖPNV zu nutzen.

Für einen attraktiven und sicheren Stadtraum gilt es, Flächen für Fußwege und den Radverkehr zurückzugewinnen und die Bedingungen für Fußgänger:innen und Radfahrende zu verbessern. Fußwege sollten durchgängig, breit genug, attraktiv und beschildert sein; besonders wichtig ist die Sicherheit beim Überqueren von Fahrbahnen. Der Radverkehr profitiert von einer sicheren und bedarfsgerechten Radverkehrsinfrastruktur mit hinreichender Netzdichte und -qualität sowie sicheren Abstellanlagen, insbesondere an den Schnittstellen zum ÖPNV.

### **Push- und Pull-Maßnahmen**

Neben restriktiven Push-Maßnahmen (weniger Parkmöglichkeiten, höhere Parkgebühren, ausgeweitete Parkraumbewirtschaftung) braucht es Pull-Maßnahmen. Dazu zählen ein erweitertes ÖPNV-Angebot und eine bessere Infrastruktur für aktive Mobilitätsformen. Erlöse aus Parkgebühren lassen sich beispielsweise nutzen, um einen attraktiven Umweltverbund aus aktiven und geteilten Mobilitätsalternativen – zumindest teilweise – gegenzufinanzieren.

### **Ansprechpartner:**

[Maximilian Rohs](#)

[Zu weiteren PwC Blogs](#)

### **Keywords**

[Elektromobilität](#), [Emissionen \(Treibhausgase\)](#), [Stadtentwicklung](#), [Öffentliche Unternehmen](#), [Öffentlicher Personennahverkehr \(ÖPNV\)](#)

### **Contact**



**Prof. Dr. Rainer Bernnat**

Frankfurt am Main

[rainer.bernat@pwc.com](mailto:rainer.bernat@pwc.com)