


Parkraummanagement: Datenverfügbarkeit und Flächen- nutzung für zukünftige Mobilität

 Ergebnispapier der Arbeitsgruppe A
im Themenfeld 5

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung – Ausgangssituation und Zielstellung	3
Schlusswort und Ausblick	8
Weitergehende Informationen zum Thema	9
Strategiedialog Automobilwirtschaft BW – kurz erklärt	9
Teilnehmer*innen der AG	10

Vorbemerkung – Ausgangssituation und Zielstellung

Dem Thema „Parken“ kommt eine zunehmende Bedeutung zu, vor allem wegen des wachsenden Parkdrucks in den Städten und des Zielbilds vieler Kommunen, eine Reduktion von Emissionen, Parksuchverkehr und Stau zu erreichen sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Hinzu kommt ein verändertes Konsum- und Bestellverhalten der Bevölkerung, das zu mehr Lieferverkehr gerade in urbanen Räumen führt. Dadurch werden mehr Verkehrsflächen für flexible Logistikkonzepte benötigt.

Ergänzende Infrastrukturen wie Ladesäulen und vermehrt aufgestellte Fahrradbügel und Parkscheinautomaten werden derzeit zumeist zulasten von Gehwegen oder Parkplätzen realisiert. Neue Fahrzeuge und Mobilitätsformen verstärken so die Verkehrsflächenkonkurrenz im öffentlichen Raum.

Die innerstädtischen Bedingungen und Ökosysteme für die zunehmend elektrifizierte und digitalisierte Mobilität, Logistik und Ladeinfrastruktur wandeln sich gerade grundlegend und dies bedarf neuer Konzepte und Lösungen. Letztlich geht es um eine Optimierung und Umwidmung der zur Verfügung stehenden Flächen und um die Rolle, die ein effizientes und umweltfreundliches Management des ruhenden Verkehrs zur Erreichung der gemeinsamen Klimaschutzziele beitragen kann.

Die Arbeitsgruppe A „Effiziente Flächennutzung für die Mobilität der Zukunft“ (im Themenfeld V: Verkehrslösungen) hat bereits im letzten Jahr (2019/2020) die Planung und das Management des Parkraums als eine wesentliche Stellschraube für die Schaffung von Flächen für neue Mobilitätsangebote und ein klimaverträglicheres Miteinander der Verkehrsmittel herausgearbeitet. Demgemäß hat sich diese Arbeitsgruppe A im Jahr 2020/2021 im Speziellen mit dem Thema „Parkraummanagement: Datenverfügbarkeit und Flächennutzung für zukünftige Mobilität“ auseinandergesetzt.

Diese Arbeitsgruppe hat politische und wirtschaftliche Weichenstellungen insbesondere zum Parkraummanagement herausgearbeitet, neue Wertschöpfungspotenziale aufgezeigt und auf die notwendigen Rahmenbedingungen, z. B. für Parkgebühren und für Mobilitätsdaten, hingewiesen. Der Austausch über Ansätze und Erfahrungen hat neue Impulse in der Arbeitsgruppe entstehen lassen.

Sowohl die Beiträge für die Arbeitsgruppensitzungen als auch deren Diskussionspunkte sind als Empfehlungen und Hinweise in diesem Ergebnispapier festgehalten. Die Sitzungen, die ausschließlich digital stattgefunden haben, verzeichneten ein hohes Interesse an und große Nachfrage nach den Themen der diesjährigen Arbeitsgruppe.

Zu Beginn der Arbeitsgruppe stellten wir uns folgende Fragen: Wie kann das Parken im öffentlichen Raum reduziert werden? Wie lassen sich Lieferverkehre und die Anfahrt mobilitätseingeschränkter Personen optimieren? Wie lassen sich Tiefgaragen und gewerbliche Parkplätze intensiver nutzen? Wie könnten Flächen zum Parken und für andere Zwecke

mehrfach genutzt werden? Welche kommunalen Entscheidungen und staatlichen Rahmenbedingungen sind dafür notwendig? Wie können Daten für das Management des Parkens verfügbar gemacht und sinnvoll genutzt werden? Dieses Papier soll ein Schritt zur Beantwortung der Fragen sein.

Wir haben in der Arbeitsgruppe hauptsächlich zwei Oberthemen betrachtet. Zum einen das Verhältnis von Parken und Flächenverteilung und zum anderen Parken und Mobilitätsdaten. Übergreifend haben wir vier zentrale Handlungsfelder identifiziert, auf die im Folgenden eingegangen wird. Die vielfältigen Schnittmengen zwischen den Handlungsfeldern werden im Schlusskapitel näher ausgeführt.

Generell war eine Differenzierung zwischen On-Street Parking (Parkraum) und Off-Street Parking (Parkhäuser) sinnvoll, da diese unterschiedlichen Rahmenbedingungen unterliegen. Für zukünftige Mobilität bedarf es einer grundlegenden Neuorganisation des ruhenden Verkehrs. Gleichzeitig bietet sich hier ein hervorragendes Innovationsökosystem, das vielfältige Möglichkeiten z. B. für neue Geschäftsmodelle oder IT-Strukturen bereithält. Das Instrument des Parkraummanagements ist heute schon ein zentraler Hebel zur Erreichung der für den Klimaschutz im Verkehr nötigen Verschiebungen im Modal Split, hin zu deutlich weniger motorisiertem Individualverkehr (MIV).

1. Kommunen und Unternehmen brauchen einen neuen Regulationsrahmen,

um individuelle Lösungen verfolgen zu können und zugleich Rechtssicherheit zu haben.

- Innovationen im Mobilitätsbereich erfordern Freiräume für eine flexible Anpassung vor Ort. Die bestehenden rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen z. B. für einen flexiblen Umgang mit Flächen sind zu prüfen bzw. neue Rahmenbedingungen sind zu schaffen.
- Hinsichtlich der Gebührenhöhe für das Bewohnerparken erhalten die Kommunen mit Inkrafttreten der „Delegationsverordnung Bewohnerparken“ mehr Handlungsspielräume.
- Hürden auf Ebene der Bundesgesetze zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung an kommunalen Stellflächen sollten reduziert werden. Es müsste schneller und damit flexibler reagiert werden können (z. B. Beobachtungszeitraum verkürzen auf 3 Monate).
- Eine verkehrliche Begründungspflicht bei Umwidmungsmaßnahmen ist erforderlich. Klimaschutz mit konkreten Kriterien sollte als Begründung zugelassen werden.
- Kommunen stehen vor der Herausforderung, die neuen Rahmenbedingungen auszulegen und sowohl planerisch als auch organisatorisch umzusetzen, z. B. indem sie Stellen umwidmen und/oder neue Stellen einrichten, manches grundsätzlich neu denken und im Zuge der Digitalisierung neue Abläufe einführen. Ein Hinweispapier zum ruhenden Verkehr, der „Falschparker-Erlass“ und die Verkehrssicherheitskampagne von 2020 beseitigen in einem ersten Schritt rechtliche Unsicherheiten und unterstützen so die Kommunen, Straßenverkehrsbehörden und Bußgeldbehörden in ihrem Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Das ist zu intensivieren und weiter auszubauen.

- Den Kommunen sollte über das Bewohnerparken hinaus eine Flexibilisierung und Anpassung der Kosten für das Parken ermöglicht werden, um Flächen nach ihrer Wirtschaftlichkeit und zur verkehrlichen Lenkung bepreisen zu können.
- Das Geschäftsfeld Parken sollte sich nicht nur auf Flächenbereitstellung beziehen, sondern sich am differenzierten Bedarf und zugleich an verkehrspolitischen Zielen orientieren (Dauer, Zeitpunkt, Ort, mit/ohne Ladesäule, ...).
- Lieferverkehre brauchen vor allem auf der letzten Meile definierte Bereiche (Lieferzonen), damit sie effizient agieren und andere Verkehre nicht behindern (siehe Papier AG B: „Autonomer Liefer- und Güterverkehr“, 2020/21).
- Für die Umsetzung eines digitalen und automatisierten Lieferverkehrs sind einige rechtliche Rahmenbedingungen zu klären, z. B. Nutzung von Echtzeitdaten, Auswahl und Beschilderung von Ladezonen sowie die Zurverfügungstellung der Informationen und Daten (siehe Punkt 4).
- In Gewerbegebieten sollte vernetztes ganzheitlich gedachtes betriebliches Mobilitätsmanagement umgesetzt werden, z. B. firmenübergreifendes Parkraummanagement, Pendler-Shuttles, keine personalisierten Parkplätze, privilegierte Mitfahrerparkplätze. Hier sind Privatwirtschaft wie Kommunen gemeinsam in der Verantwortung (siehe Punkt 2).

2. Kooperationen im Parkraummanagement sind wichtig und eine große Chance. Kommunen und private Parkraumanbieter können miteinander gute Lösungen entwickeln, die der städtischen Qualität dienen und ökonomisch attraktiv sind.

- Eine Offenheit der Akteure füreinander verlangt an vielen Stellen ein Umdenken. Für ergänzende, gemeinsame, vernetzte Lösungen und Geschäftsmodelle sind bereits angestoßene Kooperationen weiter auszubauen.
- Erfahrungsaustausch, gegenseitige Beratung und Vernetzung sind verstärkt zu nutzen, die frühzeitige Einbindung von Stakeholdern und Betroffenen ist zu empfehlen. Kommunikation und Dialog sind dabei zentral.
- Da in Innenstädten viele Parkplätze oft privat betrieben werden, sind Vereinbarungen und Kooperationen zwischen den Akteuren dringend notwendig, auch um eine Verlagerung von On-Street auf Off-Street Parking durch ein übereinstimmendes Vorgehen zu befördern.
- Von Kommunen könnten allgemeine Leitlinien für die Flächennutzung (Parkraummanagement, Parkleitstrategien, Nachhaltigkeit, Mikrohub, Energieerzeugung, Bewohnerparken etc.) für und mit relevanten Akteuren erarbeitet und gebündelt werden.
- Um Kooperationen besser zu strukturieren und verschiedene Aktivitäten zu vernetzen, sind sie anbieter- und branchenübergreifend möglichst gerecht zu gestalten, nicht nur mit dem „lautesten Akteur“.
- Bürgerkommunikation und frühzeitige Bürgerbeteiligungsformate bspw. bei Stadtentwicklungsplänen, in kommunalen Zeitschriften und digitalen Medien zum Mehrwert von alternativer Flächennutzung und alternativen Mobilitätsarten sind wichtige Bausteine zur Verringerung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum.
- Der Umstieg auf den Umweltverbund und klimafreundlichere Mobilität ist zu unterstützen. Dazu sollten die Kommunen Flächen für z. B. Mikromobilität, Carsharing, Ladehubs, On-demand-Dienste sowie Firmen-Park-Shuttle-Dienste einrichten und erweitern, um dem Bedürfnis der Menschen nach unterschiedlichen Mobilitätsformen gerecht zu werden.

3. **Mehrfachnutzung und Flexibilisierung von Parkplätzen** in Städten kann dem Parkdruck entgegenwirken und eine Flächenreduzierung in den Städten fördern.

Die Kombination mehrerer unterschiedlicher Anwendungen auf einer Parkfläche schafft neue Möglichkeiten der Flächennutzung, z. B. für Mobilität, Logistik oder Elektromobilität, und verwendet die zur Verfügung stehende Fläche effizient.

- Perspektivisch sind Parkflächen im öffentlichen Straßenraum für Pkw zugunsten anderer Nutzungen zu reduzieren und neu zu denken. Flankiert werden sollte dies von einer Kombination mit anderen Verkehrs- und Mobilitätsarten.
- Eine Zentralisierung von Parkraum in Quartiersgaragen bzw. E-Quartierhubs sollte für frei werdende Flächen im Straßenraum genutzt werden.
- Durch die Bevorzugung von Elektro- und Carsharingfahrzeugen mittels Stellplätzen oder reduzierter Parkgebühren bzw. Gebührenfreiheit an zentralen Standorten kann eine Veränderung der Fahrzeugnutzung und in der Fahrzeugflotte unterstützt werden.
- Das On-Street Parking muss insgesamt verteuert werden, um die Verkehrsmittel- oder Zielwahl der Menschen zu beeinflussen. Die tatsächlichen Flächenkosten sollten sich in der Preisgestaltung für das Parken widerspiegeln und flexible Preismodelle sollten zu einer besseren Angebots-Nachfrage-Steuerung führen.
- Parkgebühren könnten nach der Größe der Fahrzeuge, der Tageszeit, der Lage und dem Wert der Parkflächen oder der Auslastung gestaffelt und spezielle Parkbereiche für schmalere Fahrzeuge oder andere klimafreundlichere Verkehrsarten eingerichtet werden. Demnach wären P+R-Parkplätze im Außenbereich eher günstiger als Parkhäuser im Stadtzentrum. Eine abgewogene Staffelung, verbunden mit Anreizsystemen für den öffentlichen Verkehr, ist anzustreben.
- In Einzelhandel und Gewerbe lassen sich neue Parkraumkonzepte erproben. So könnte eine Nutzung von Supermarktparkplätzen außerhalb der Öffnungszeiten in Kombination mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge eine effizientere Nutzung des vorhandenen Parkraums darstellen.
- Insbesondere eine Kombination und Bündelung von Parken mit E-Laden hat sich bewährt und ist weiter auszubauen (sowohl on-street als auch off-street).
- Automated Valet Parking kann einen Beitrag zu mehr Effizienz beim Parken leisten, denn es können mehr Autos auf weniger Fläche geparkt werden. Bestehende Herausforderungen wie Akzeptanzprobleme oder umfangreiche bauliche Anpassungsmaßnahmen (Drop-off-Zonen) sind anzugehen.
- „Mobility Hubs“: Drehscheiben für Mobilitäts- und andere Dienstleistungen für Privatpersonen und Logistikunternehmen ließen sich ausbauen. Diverse Kombinationen von Batterieladeservice über Mietwagen-, -fahrrad- und -roller-Angebote über Paketabholstationen, Mietlagerräume und Drive-in-Waschsalons bis hin zu Start- und Landeplätzen für Frachtdrohnen und Lufttaxis oder Abholstationen für Essen aus dem Schnellrestaurant sind denkbar.
- Aktuelle Herausforderungen für Anbieter, z. B. bei der Einrichtung von kombinierten Parkplätzen mit E-Ladesäulen, wie Betriebsgenehmigungen, Netzanschlüsse, Energierecht und unnötige Bürokratie, sind abzubauen und zu vereinfachen.

- Ein datengestütztes Management (siehe Punkt 4) erlaubt erst eine dynamische Planung und Nutzung von Flächen, die z. B. morgens als Lieferzone, nachmittags und abends als Parkplatz für Carsharing und am Wochenende für MIV-Kurzzeitparken verwendet wird. Darüber hinaus könnten eventbezogene Mobilitätshubs mit Micromobility-Sharing-Angeboten (z. B. Fahrrad, E-Tretroller) eingerichtet werden.

4. Erfassung und Bereitstellung von Mobilitätsdaten sind Infrastrukturleistungen für intermodale Mobilitätsangebote, die Überzeugungsarbeit und Standards benötigen.

- Mobilitätsdaten können für Verkehrsinformationen und zur Verkehrssteuerung genutzt werden, um eine flächensparende, umwelt- und klimafreundliche Mobilität sowie mehr Verkehrssicherheit zu erreichen.
- Verkehrsströme und Verkehrsaufkommen (inklusive vorhandener Sharing-Angebote und damit verbundener Parkflächen) sind von den Kommunen und den Institutionen der Verkehrssteuerung aktiv zu leiten, um eine effektive Parkraumnutzung zu erreichen.
- Für und von Parkraumbetreibern und Fahrzeugherstellern sind Daten verfügbar zu machen, z. B. über Mobilitätsplattformen (Datenraum Mobilität, MobiData BW). Fragen bezüglich IT-Sicherheit, Datenhoheit, Datenfreigabe und des Nutzens für die Akteure, Anreize, Geschäftsmodellen und Kooperationsmöglichkeiten sind hier noch gemeinsam zu beantworten.
- Automobilhersteller, Parkraumbetreiber und öffentliche Verwaltungen benötigen standardisierte Schnittstellen und gemeinsame technische Nutzungsbedingungen der Daten.
- Der Aufbau von informationstechnischen Doppelstrukturen ist zu verhindern, regionale und branchenweite Ansätze müssen zueinander passen und Daten austauschen können.
- Die Erfassung und Veröffentlichung der Parkraumauslastung ist eine wichtige Grundlage für Planungsprozesse und eine Optimierung der Parkraumbewirtschaftung.
- Parkleitsysteme (Apps und Schilder) sollten nicht nur in den Ballungsräumen eingerichtet werden und die Erhebung der dafür nötigen Daten soll ermöglicht werden (Digitalisierung).
- Parken könnte mit intelligenter Datensteuerung optimiert werden, um Parksuch- und Ausweichverkehr zu reduzieren und eine höhere Effizienz zu erreichen (Parkleitsysteme).
- Für die Transparenz der Parkplatzsituation On-Street (Parkraum) bzw. Off-Street (Parkhäuser) sind unterschiedliche Daten erforderlich. Hilfreich sind Zusatzinformationen wie die Darstellung der Parkmöglichkeiten in Kombination mit E-Ladesäulen.
- Eine Verringerung des Parksuchverkehrs kann auch durch die Reduzierung von On-Street-Parkplätzen erfolgen, indem Parkhäuser die zentrale Anlaufstelle für das Parken werden.
- Eine intelligente Steuerung des Lieferverkehrs mit Echtzeitprüfung der Verfügbarkeit von freien Ladezonen, Belegung und Markierung der Fläche ist anzustreben.

Schlusswort und Ausblick

In der Arbeitsgruppe haben wir vielfältige Verschränkungen und Verknüpfungen zwischen den einzelnen oben beschriebenen Handlungsfeldern festgestellt. So haben Kooperationen zwischen den Akteuren überall eine große Bedeutung und können treibende und innovative Kräfte hervorbringen. Zudem erfährt das Thema „Daten“ eine zunehmende Wichtigkeit für die konsequente Umsetzung in den anderen drei Handlungsfeldern.

Im Herbst 2021 wollen wir die in diesem Papier angesprochenen Themen in einer Veranstaltung vertiefen und dort bewährte Praxisbeispiele vorstellen und bekannter machen. Wir setzen darauf, dass aus der Diskussion weitere Pilotprojekte und innovative Konzepte entstehen. Wir wünschen uns eine Breitenwirkung für das Thema „Parkraummanagement: Datenverfügbarkeit und Flächennutzung für zukünftige Mobilität“, denn hierin kann ein zentraler Hebel für eine bessere und klimaverträglichere Verkehrsgestaltung liegen.

Aus den Diskussionen in der AG entstanden weitere Fragen, beispielsweise wie eine sozial gerechte Nutzung des öffentlichen Raumes und das dafür notwendige Parkraummanagement aussehen sollte. Offen blieb auch, welche und wessen Unterstützung Kommunen für die Umsetzung eines konsequenten Parkraummanagements benötigen.

Die Diskussion im Strategiedialog Automobilwirtschaft BW soll dazu beitragen, die Mobilität, und darin speziell die Rolle des Automobils im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsträgern, neu zu definieren, integriert und ganzheitlich zu betrachten. Die aktuelle Transformation in den vielen Feldern der Mobilitätswirtschaft bietet einen großen Möglichkeitsraum in einem Ökosystem für Innovationen und neue Geschäftsmodelle. Auch mit Bezug zum Parken lässt sich diese Chance zu tragfähigen und nachhaltigen Verkehrslösungen gemeinsam gestalten und bestmöglich nutzen.

Weitergehende Informationen zum Thema

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2020): Handreichung „Ruhender Verkehr“. <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/ruhender-verkehr-hinweispapier-fuer-die-strassenverkehrsbehoerden-bussgeldbehoerden-und-kommunen-in-bad/>
- Kompetenznetz Klima Mobil (laufend): Steckbriefe zum Handlungsfeld Parkraummanagement und Umnutzung von Parkraum. <https://www.klimaschutz-bewegt.de/infothek/downloads-und-publikationen/>
- Agora Verkehrswende (2018): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/umparken-den-oeffentlichen-raum-gerechter-verteilen/>
- Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO (2019): Die digitale Transformation des städtischen Parkens. <http://publica.fraunhofer.de/dokumente/N-538133.html>
- Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/parkraummanagement-lohnt-sich/>
- Agora Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. 2. Auflage. <https://www.agora-verkehrswende.de/presse/newsuebersicht/weniger-parkplaetze-schaffen-mehr-lebensqualitaet-handlungsspielraeume-nutzen-gesetze-anpassen/>
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) (2018): Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R). <https://www.fgsv-verlag.de/hinweise-p-r-und-b-r-fgsv-reader> (kostenpflichtig).

Strategiedialog Automobilwirtschaft BW – kurz erklärt

Im Jahr 2017 hat die Landesregierung Baden-Württemberg gemeinsam mit Herstellern, Zulieferern, Arbeitnehmervertretern, Wissenschaft und Zivilgesellschaft den Strategiedialog Automobilwirtschaft BW initiiert. Seither arbeiten wir gemeinsam an den Herausforderungen der Transformation eines unserer wichtigsten Wirtschaftszweige – der Automobilwirtschaft. Wir wollen den Wandel zu einem Erfolg für Menschen, Unternehmen und Klimaschutz machen.

Im engen Schulterschluss der verschiedensten Akteure entstehen in den insgesamt sieben Jahren Projekte, Maßnahmen und Konzepte, um den Transformationsprozess der baden-württembergischen Automobilindustrie bestmöglich zu gestalten.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg ist für das Themenfeld V „Verkehrslösungen“ zuständig und ringt dort um Fortschritte bei der Gestaltung von wirkungsvollen Maßnahmen und Konzepten zum Klimaschutz im Verkehrssektor und umfassenden Mobilitätslösungen.

Teilnehmer*innen der AG

Abb, Theresa (e-mobil BW)
Ackermann, Till, Dr. (VDV)
Albers, Anette (VRS)
Bading, Alexandra (Region Stuttgart)
Bante, Bernd (Audi)
Bateva, Dorothea (Deutsche Bahn)
Behr, Clemens (NVBW)
Bhagavathula, Susila (e-mobil BW)
Biddle, Benjamin (NVBW)
Bienzeisler, Bernd, Dr. (Fraunhofer IAO)
Blömacher, Jan (Städtetag BW)
Bookholt, Torben (Gemeindetag BW)
Bosch, Tobias (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit
und Wohnungsbau BW)
Boysen, Jens (Stadt Heilbronn)
Braig, Britta (APCOA Parking)
Buck, Manfred, Dr. (Daimler AG)
Christ, Carola (Stadt Ulm)
Christ, Niels (APCOA Parking)
Deißler, Michael (Lidl Dienstleistungen GmbH & Co. KG)
Dolata, Sophia (Ministerium für Verkehr BW)
Ehrhardt, Christiane (Stadt Heilbronn)
Eisele, Julia (Ministerium für Verkehr BW)
Ellenbracht, Regina (IHK Rhein-Neckar)
Engelbach, Wolf, Dr. (Ministerium für Verkehr BW)
Fischer, Stephan (Stadt Konstanz)
Flaig, Stefan (BUND)
Forderer, Wolfgang (Stadt Stuttgart)
Förster, Christian, Dr. (Ministerium für Verkehr BW)
Geiger, Manuel (LVI)
Gieler, Sebastian (Stadt Heidelberg)
Hager, Karsten (ISME)
Haug, Simone (LHS Stuttgart)
Hollerith, Michael (VRS)

Hörer, Daniel (Daimler AG)
Hruby, Gebhard (PBW)
Jackenkroll, Markus (NVBW)
Käfer, Julia (NVBW)
Kagerbauer, Martin, Dr. (KIT)
Kirr, Alice-Monika (Daimler AG)
Krampe, Stefan (Trafficon GmbH)
Kraus, Jobst (BUND)
Lang, Marco, Dr. (Robert Bosch GmbH)
Litauer, Rebecca (Fraunhofer IAO)
Maier, Judith (Stadt Konstanz)
Müller, David (Baden-Württemberg Stiftung)
Müller, Thorsten (Siemens AG)
Neifer, Sebastian (NVBW)
Nill, Kathrin (Ministerium für Verkehr BW)
Nusser, Susanne, Dr. (Städtetag BW)
Pagel, Frank, Dr. (KVV)
Pawlak, Marius (Stadt Ulm)
Pfriem, Matthias, Dr. (KIT)
Rabieh, Sami, Dr. (Innenministerium BW)
Rasch, Günter, (NVBW)
Riexinger, Daniel (Daimler AG)
Sabow, Günter, Prof. Dr. (WIV)
Schumann, Detlef (Bridging IT)
Schwarz, Simon (PBW BW)
Siehr, Markus (VRS)
Simic, Slavko (DB)
Sippel, Tim (Ministerium für Verkehr BW)
Stratz, Florian (NVBW)
Tözün, Reha, Dr. (Bridging IT)
Trees, Michael (RP Tübingen, Mobilitätszentrale BW)
Unsel, Felix (Stadt Aalen)
Viehl, Alexander, Dr. (FZI)
Wunnerlich, Stephan (EnBW)

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Konzeption und Realisation

e-mobil BW GmbH – Landesagentur für neue Mobilitätslösungen

und Automotive Baden-Württemberg

www.e-mobilbw.de

Layout/Satz/Illustration

markentrieb – Die Kraft für Marketing und Vertrieb

Stand: März 2021