

## REFORM-DOSSIER

Nr. 7

---

# Mobilität

*Mobilität als Zugangssystem statt Autopolitik*

aus der Reihe

### **Betriebssystem Deutschland**

Eine Reformarchitektur für einen funktionierenden Staat

Verwendbarer Baustein · Stand Juni 2026

## Steckbrief

|                                  |                                                                                     |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Reformwelle</b>               | Welle 2 (Plattform/Piloten) bis Welle 4 (flächendeckend)                            |
| <b>Alltagsspürbarkeit</b>        | Hoch, besonders im ländlichen Raum                                                  |
| <b>Breitenwirkung</b>            | Hoch – Pendler, ländliche Räume, Mobilitätseingeschränkte                           |
| <b>Rechtsweg</b>                 | Mittel-hoch – Straßenverkehr konkurrierend, autonome Bereiche genehmigungspflichtig |
| <b>Datenschutzrisiko</b>         | Mittel – Mobilitätsdaten getrennt halten                                            |
| <b>Politische Angreifbarkeit</b> | Mittel (Kosten, Technologieoffenheit)                                               |
| <b>Leitidee</b>                  | Zugangsgarantie, nicht Verkehrsmittelideologie                                      |

## 1. Ausgangsproblem

Mobilitätspolitik wird überwiegend als Autopolitik geführt – als Streit über Verbrenner, Tempolimits und Ladesäulen. Dabei gerät die eigentliche Funktion aus dem Blick: Kommen Menschen verlässlich dorthin, wo sie hin müssen? Gerade im ländlichen Raum, zu Randzeiten und für mobilitätseingeschränkte Menschen versagt der klassische Linienverkehr. Mobilität ist damit eine Frage räumlicher Produktivität und Teilhabe.

## 2. Zielbild

Mobilität als Zugangssystem mit einer Mobilitätsgarantie statt einer starren Linienlogik. Autonomer, bedarfsgesteuerter On-Demand-Verkehr ergänzt den öffentlichen Verkehr dort, wo Linien nicht tragen – als Ergänzung, nicht als Ersatz. Priorität haben ländliche Räume, Randzeiten, Zubringer und mobilitätseingeschränkte Menschen.

*Entscheidend ist nicht das Verkehrsmittel, sondern der verlässliche Zugang – eine Mobilitätsgarantie statt einer Linienlogik.*

## 3. Reformdividende

Spürbar bessere Erreichbarkeit im ländlichen Raum, neue Angebote zu Randzeiten, mehr Teilhabe für Menschen ohne eigenes Auto. Plattform und Pilotzonen sind früh (Welle 2) wirksam; die flächendeckende Umstellung ist ein langfristiges Vorhaben.

## 4. Startmodule

- **Mobilitätsplattform mit Mobilitätskonto** – einheitlicher Zugang zu Verkehrsangeboten.
- **Katalog genehmigter autonomer Betriebsbereiche** – klar abgegrenzte Zonen für autonomen On-Demand-Verkehr.
- **Betreiberzertifizierung** – Sicherheits- und Schnittstellenstandards für private und kommunale Betreiber.

## 5. Rechtsrahmen

Straßenverkehrsrecht ist konkurrierende Gesetzgebung (Art. 74 GG); Fahrzeugzulassung und autonome Betriebsbereiche sind EU- und genehmigungsrechtlich gebunden. Tragfähig: genehmigte autonome Betriebsbereiche, eine kommunale Mobilitätsgarantie und bundesweit kompatible Plattformstandards. Pilotzonen und die Mobilitätsplattform sind ohne Verfassungsänderung umsetzbar; die flächendeckende Umstellung des ÖPNV bleibt der späteren Welle vorbehalten.

## 6. Zielarchitektur

Der Staat standardisiert die Schnittstellen und die Sicherheitsanforderungen; die konkreten Dienste erbringen zertifizierte Betreiber. Plattformobjekte: Mobilitätskonto, autonomer Betriebsbereichskatalog, Betreiberzertifizierung. Die Steuerung ist föderiert – der Bund setzt Standards, Länder und Kommunen verantworten die regionale Ausgestaltung und Genehmigung.

## 7. Datenräume & Schnittstellen

Mobilitätsdaten bleiben in ihrem eigenen Datenraum und werden nicht mit Steuer-, Sicherheits- oder Gesundheitsdaten verknüpft. Auch hier gilt „Nachweis statt Rohdaten“: Das System erfährt die erbrachte Beförderungsleistung, nicht ein lückenloses Bewegungsprofil einzelner Personen. Schnittstellen verbinden Betreiber, Plattform und kommunale Verkehrsplanung.

## 8. Finanzierungslogik

Mobilität ist überwiegend investiv und teilhabeorientiert (Nutzenkategorien C4/C7): Sie erzeugt Produktivität und Zugang, aber kaum direkte Haushaltseinsparung. Autonomer On-Demand-Verkehr kann jedoch die Stückkosten der Versorgung dünn besiedelter Räume senken. Private Betreiber und Plattformmodelle mobilisieren zusätzliche Investitionen.

## 9. Migrationspfad

| Phase                   | Zeitraum | Schritte                                                                                       |
|-------------------------|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0 · Baseline            | 0–2 J.   | Mobilitätsbedarf erfassen, Betriebsbereichskonzept, Sicherheits- und Zulassungsrahmen          |
| 1 · Plattform & Piloten | 2–6 J.   | Mobilitätsplattform, Mobilitätskonto, erste autonome On-Demand-Pilotzonen im ländlichen Raum   |
| 2 · Skalierung          | 5–12 J.  | Ausweitung der Betriebsbereiche, Mobilitätsgarantie in der Fläche, integrierte Verkehrsplanung |
| 3 · Reife               | 10–20 J. | Flächendeckendes Zugangssystem, autonomer ÖPNV als reguläres Angebot                           |

## 10. Kennzahlen (KPI)

- Erreichbarkeit im ländlichen Raum (Anteil versorgter Gebiete/Zeiten)
- Wartezeiten und Bedienzeiten des On-Demand-Verkehrs

- Stückkosten der Beförderung in dünn besiedelten Räumen
- Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen

## 11. Risiken & Worst Case

Risiken liegen in der Genehmigungs- und Zulassungsgeschwindigkeit autonomer Systeme, in der Betreiberzuverlässigkeit und in der Akzeptanz vor Ort. Im Worst Case verzögern langsame Zulassung und Technikreife die flächendeckende Wirkung. Gegenmittel: klar abgegrenzte Pilotzonen, schrittweise Ausweitung, klare Sicherheitsstandards – und die Plattform früh aufbauen, auch bevor autonome Flotten skalieren.

## 12. Politische Anschlussfähigkeit

| Lager             | Anknüpfungspunkt                                          |
|-------------------|-----------------------------------------------------------|
| Grüne             | Verkehrswende, ÖPNV-Stärkung, weniger Autoabhängigkeit    |
| SPD               | Daseinsvorsorge, Teilhabe, ländliche Räume                |
| CDU/CSU           | Ländliche Erreichbarkeit, kommunale Lösungen, Innovation  |
| Liberales Akteure | Plattformwettbewerb, private Betreiber, Innovation        |
| Kommunen          | Mobilitätsgarantie, planbare Versorgung, Zubringerverkehr |

Mobilität wird lagerübergreifend anschlussfähig, sobald die Debatte von der Verkehrsmittelfrage auf die Zugangsfrage verschoben wird. Plattform und Pilotzonen sind der unstrittige Einstieg; die flächendeckende Umstellung folgt später.