

Change im Mobilitätsmarkt

Beitrag Trafiko zu 20 Jahre Bahnreform, 16. Juli 2019

Abstract

Zukünftig sollen die richtigen Verkehrsmittel am richtigen Ort eingesetzt und sinnvolle Konzepte wie Sharing und Pooling gefördert werden. Es werden daher nicht mehr Verkehrsmittel unterschieden, sondern die kollektive und individuelle Fahrt. Die Abgeltung soll daher nicht mehr an öV-Linien fest gemacht werden. Neu soll gefördert werden, was zum Raum passt und was zur Erreichung öffentlicher Ziele beiträgt.

Ausgangslage

Bisher wurden Lösungen in Verkehrsmittel-Kategorien gedacht. Der motorisierte Individualverkehr wurde dabei stark mit A-fonds-perdu-Beiträgen, zweckgebundenen Mitteln, gesetzlichen Anforderungen (z.B. bei der Parkierung) oder Fonds gefördert. Etwas zeitlich versetzt wurde das Potenzial des öV erkannt, welcher von Treibstoffrückvergütungen, Abgeltungen der öffentlichen Hand und seit neustem auch mit einem Fonds gefördert wird. Ein Schattendasein fristet noch immer der Langsamverkehr und alternative Konzepte, wie auch das Mobilitätsmanagement an sich, bei dem mittels Anreize der Verkehr einfach gelenkt werden könnte. Neben dieser Ausgangslage nimmt das eigentliche Verkehrsvolumen laufend zu, weniger weil wir uns länger im Verkehr aufhalten, sondern weil wir durch die attraktiven Verkehrssysteme weiter fahren können.

Kundschaft ändert sich, Marktteilnehmende müssen mitziehen

Doch nun kommt Bewegung in den Markt von mehreren Seiten: Die Kundschaft wird flexibel, verlangt zu jeder Zeit das passende Verkehrsmittel mittels einfachen Zugangs. Die Raumplanung und Agglomerationen wollen die richtigen Verkehrsmittel am richtigen Ort. Die Marktteilnehmenden werden beweglich und nutzen die Digitalisierung für neue Geschäftsmodelle, welche wieder besser zu den Kunden passen. Technisch stehen wir vor einer spannenden Periode, in der die Automatisierung neue Möglichkeiten eröffnet. Bisherige Konzepte der Verkehrsmittel-Lenkung (beispielsweise Stärkung einzelner Verkehrsmittel) funktioniert nicht mehr, wenn die Kundschaft multimedial immer das beste Verkehrsmittel wählt, Verkehrsmarkt-Unternehmen plötzlich alle Dienstleistungen unter einem Dach anbieten, unflexible Förderkonzepte den Mehrverkehr an falschen Orten forcieren oder Digitalisierungslösungen weltweit skalierbar werden.

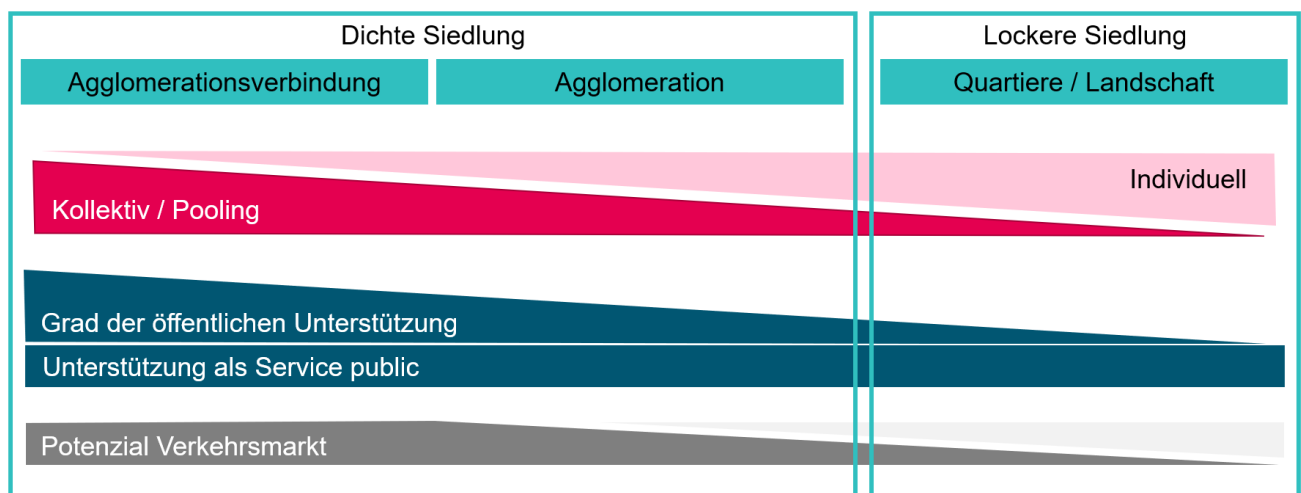


Abbildung 1: Abstimmung Siedlung und Verkehr mit Förderung sinnvoller Konzepte

Wir schlagen vor, uns auf die Hauptherausforderungen zu besinnen. So sollen die richtigen Verkehrsmittel am richtigen Ort (Raumplanung) eingesetzt und sinnvolle Konzepte wie Sharing und Pooling (sorgsamer Umgang mit Ressourcen wie Energie, Platz, Rohstoffe, ...) gefördert werden. Zudem sollten wir künftig nicht mehr Verkehrsmittel unterscheiden, sondern den Unterschied bezüglich kollektiver und individueller Fahrt definieren. Der Staat sollte die Mobilitätsherausforderungen lösen und die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger ermöglichen. Dazu muss er Sinnvolles fördern, daneben ein Basisangebot anbieten. Das

Marktpotenzial ist dabei nicht überall gleich. Ist das Potenzial bereits gross (z.B. Stadt), können anstelle einer finanziellen Abgeltung, bessere Rahmenbedingungen für förderungswürdige Verkehrsmittel ein Ansatz sein (beispielsweise gute Standorte für Bikesharing). Dieses Zusammenspiel von Siedlungstyp, individueller und kollektiver Fahrt, Grad der öffentlichen Unterstützung sowie dem Potenzial im Verkehrsmarkt stellt die Abbildung 1 dar.

Wie die Abbildung 2 zeigt, sollen Verkehrsmittel den Vorteilen entsprechend eingesetzt werden. Wo dies der Markt ungenügend regelt, sind Regulierungen nötig, damit sich die gewünschte Vision einstellt. Mobility-as-a-Service MaaS verbindet alle Systeme (Schnittstelle des Mobilitätsmarkts zum Kunden und Ticketing).

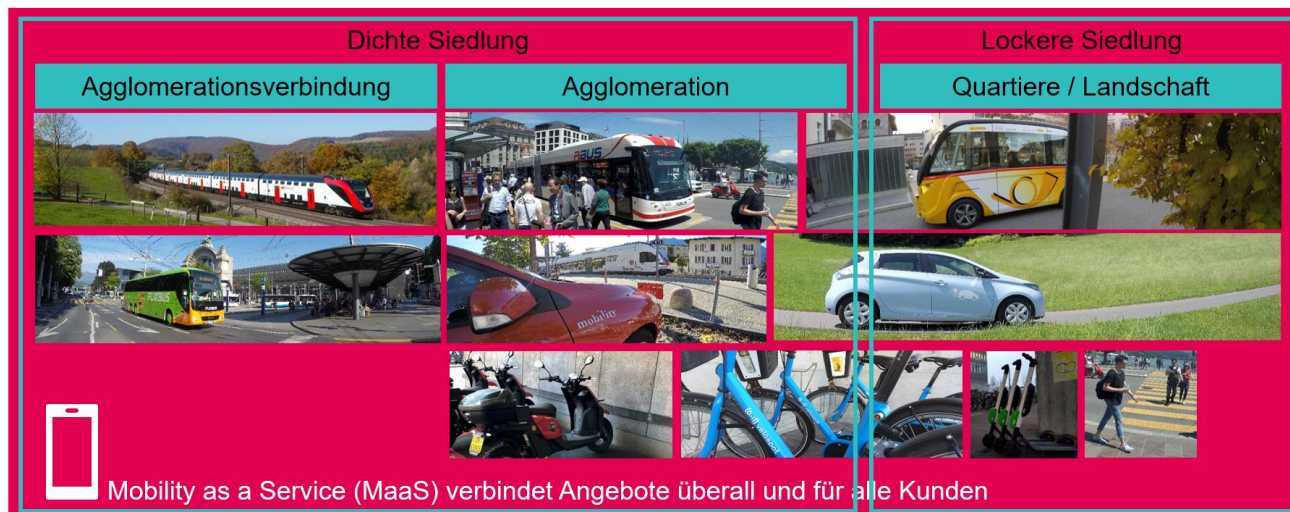


Abbildung 2: Sinnvolle Werkzeuge, um die Herausforderung zu lösen

Call to action

Die Verkehrsmittelkategorien verschwinden in einer solchen Denkweise weitgehend. Die Dienstleistungen werden sinnvollen neuen Kategorien zugeordnet und entsprechend gefördert (vgl. Abbildung 3). Diese Förderung orientiert sich dabei nicht an Verkehrsmitteln, Unternehmen oder öV-Linien, sondern an den Angeboten, welche Unternehmen in einem konkreten Produkt bündeln.

Kollektiv / Pooling	Individuelle Fahrt (Sharing)	Individuelle Fahrt (Alleingebrauch)
<ul style="list-style-type: none"> - Linienverkehr mit Konzession - Linienverkehr mit Bewilligung - Ridepooling (Flotten) - Ridesharing (Privatfahrzeug) - Reisebusverkehr - Cargo-Plattformen (Bündelung) 	<ul style="list-style-type: none"> - Ridehailing (Taxi) - Carsharing* - Rollersharing* - Bikesharing* - Cargobikesharing* - Scootersharing* <p>*stationär oder free floating</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Auto/On-demand-Fahrzeug Kauf - Auto im Abo/On-demand-Fahrzeug - Roller/Roller im Abo - Bike/E-Bike/Bike im Abo - Cargobike - Scooter/Scooter im Abo - Cargo-Dienste
Grad der öffentlichen Unterstützung		

Abbildung 3: Kategorien Mobilitätsangebote (Mobilitätsüberblick), vollständige Liste im [Trafiko-Blog](#)

Ein optimales Transportunternehmen im städtischen Raum bietet demnach beispielsweise einfach zugänglich Linienverkehr mit Konzessionen, Ridepooling mit Flotte, Carsharing stationär und Bikesharing free floating in einem Produkt an. Optimal ist aber auch ein Unternehmen, welches alle kollektiven Verkehre schweizweit sicherstellt.

Autoren der Trafiko AG, 6047 Kastanienbaum

Roman Steffen, MSc ETH Bau-Ing./SVI, CAS Change & Innovation Management HSG

Kasimir Stadler, lic. rer. pol. Experte Swiss GAAP FER, CAS Mobilität der Zukunft – Neue Geschäftsmodelle

Christoph Zurlüh, BSc ZFH in Verkehrssysteme, CAS HSLU in Corporate Communication

