

Neue Wettbewerber formieren sich

—

Muss sich der ÖPNV neu positionieren?

Martin Lanzendorf

Goethe Universität Frankfurt am Main
Institut für Humangeographie
Stiftungsprofessur für Mobilitätsforschung

(gestiftet vom RMV Rhein-Main Verkehrsverbund und
IVM Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
Rhein-Main)

Email: Lanzendorf@em.uni-frankfurt.de



Inhalt

- Einleitung
- Neue Wettbewerber?
- Eine Umbruchsituation?
- Konsequenzen für den ÖPNV?
- Schluss

Neue Wettbewerber?

www.goethe-universitaet.de

Fahrradverleihsysteme



Quelle: http://www.dortmund.de/media/bilder_1/pool/metroradruhr1_lb.jpg

Car2Go in Ulm, Austin und Hamburg



Quelle: <http://blog.car2go.com/wp-content/uploads/2009/04/pano-2.jpg>



Quelle: http://blog.car2go.com/wp-content/uploads/2009/04/09c346_01.jpg

Ort	Minute	Stunde	Tag
Ulm	0,19 €	9,90 €	49,90 €
Austin	0,35 \$	12,99 \$	65,99 \$*
Hamburg	0,29 €	14,90 €	/



Quelle: http://wirtschaft.t-online.de/b/43/17/11/40/id_43171140/tid_da/car2go-mit-einem-aufgeklebten-chip-werden-die-mietwagen-geoeffnet-foto-dpa-.jpg

* 0,45 \$ Meilenzuschlag ab 150 Meilen pro Mietdauer

Nutzendenzahlen Car2Go in Ulm

- 20.000 registrierte BenutzerInnen in Ulm und Neu-Ulm (175.000 EinwohnerInnen)
- fast 20% aller Führerscheinbesitzer
- 40% der Führerscheinbesitzer zwischen 18 und 36 Jahre
- 700-1.000 Fahrten pro Tag (200 Fahrzeuge)

Elektromobilität: z.B. VLOTTE der Vorarlberger Illwerke



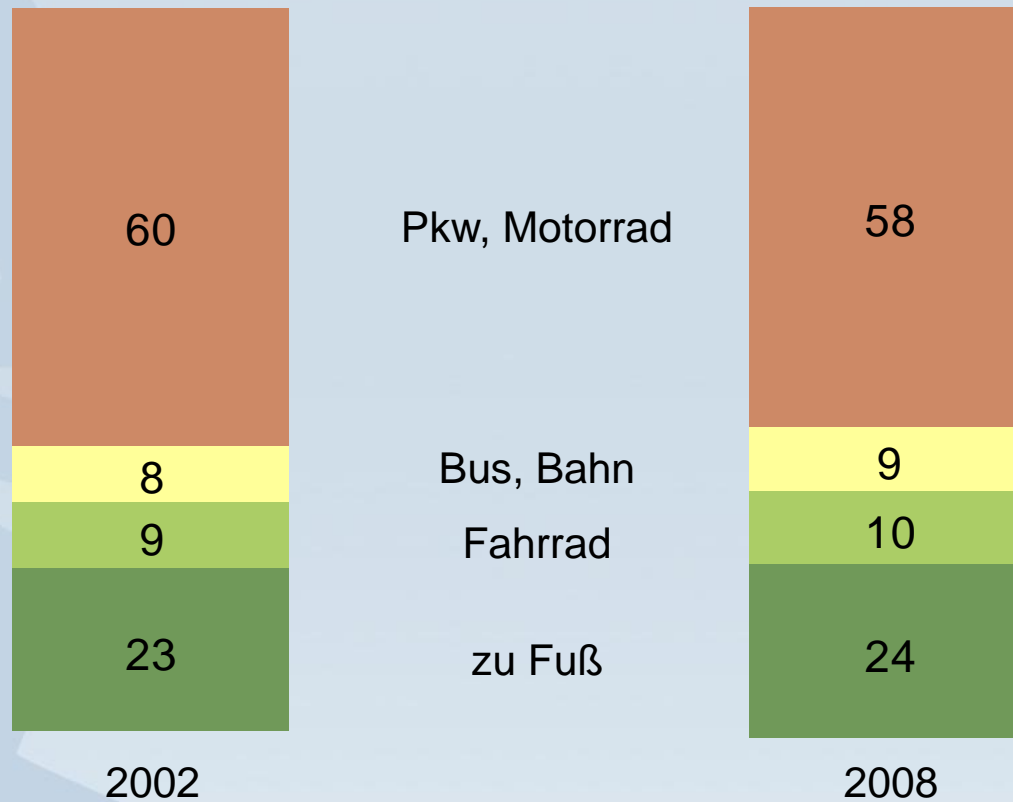
Quelle: <http://www.vlotte.at/inhalt/at/240.htm>

- Vorarlberg Modellregion Elektromobilität
- 30 Elektro-Fahrzeuge
- Mobilitätskarte, u.a. mit Jahresnetzkarte Vorarlberger Verkehrsverbund

Neue Wettbewerber?

- Fahrradverleihsysteme
- Neue Pkw-Verleihsysteme (Car2Go, Mu, ...)
- Elektromobilität
- Pedelecs, E-Bikes
- Pkw-Mitnahmesysteme
- Peer-to-Peer Car Rental (z.B. Online-Portal www.nachbarschaftsauto.de als Beta-Version)
- ...

Modal Split im Personenverkehr Deutschland (2002 und 2008) in [%]



Quelle: MiD 2002, 2008

Neue Wettbewerber?

„Klassische“ Akteure mit neuen Angeboten

- Automobilhersteller entwickeln sich zu Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen (Navigation, Information, Car2Go, ...)
- Deutsche Bahn: Intermodale Angebote
- ÖPNV-Unternehmen (z.B. Mobilitätskarte Hannover)

Neue Akteure

- Fahrradverleihsysteme
- Stromkonzerne
- Mitnahmesysteme

Neue Wettbewerber?

Was ist neu?

- „neue“ Mobilitätssysteme / -angebote
- Angebote multimodaler Mobilitätsdienstleistungen
(z.B. VLOTTE: Elektromobilität + ÖPNV)

Neue Wettbewerber? Zusammenfassung

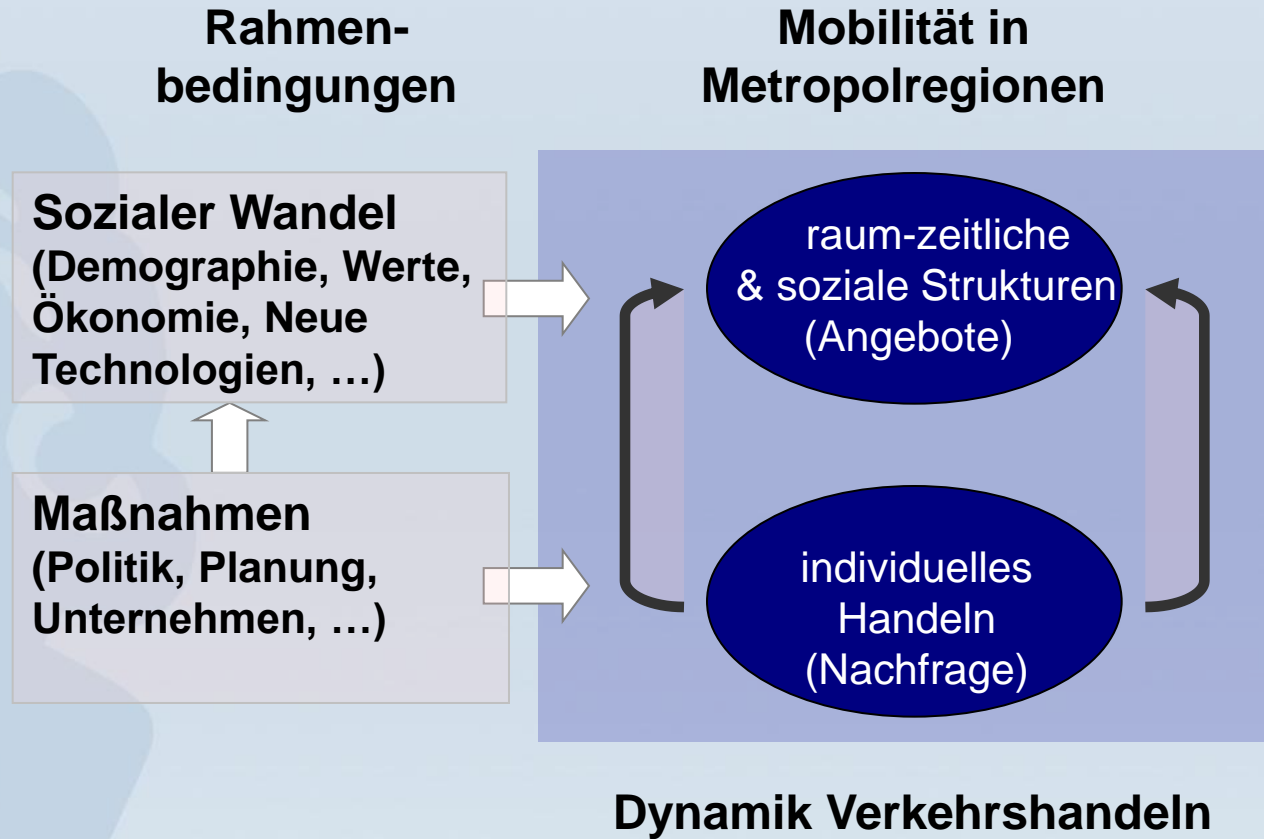
Die Mobilitätsangebote und Mobilitätsanbieter werden zunehmend vielfältiger, kombinieren zum Teil multimodale Mobilitätsangebote mit preislichen oder anderen Vorteilen.

Eine Umbruchsituation?

www.goethe-universitaet.de

Theoretischer Hintergrund: Verkehrsentstehung

www.goethe-universitaet.de



Indizien für einen Umbruch: Rahmenbedingungen

- Digitalisierung
- Globalisierung
- Demographischer Wandel
- Wertewandel: Pluralisierung → De-Motorisierung?
- Ölpreise
- Klimawandel / Klimapolitik
- Politik
- ...

Indizien für einen Umbruch II: Änderungen der Nachfrage

Traditionell:

- „klassische“ Haushalts- und Alltagsorganisation,
 - hohe Bedeutung von Alltagsrhythmen, Normalarbeitszeiten, Geschlechterrollen, etc.
- These verhaltenshomogener Gruppen, relativ „einfache“
Bevölkerungsstruktur

Indizien für einen Umbruch II: Änderungen der Nachfrage

Heute: Diversifizierung, Pluralisierung der Lebensformen, -prioritäten und -wünsche

- Lebens- und Mobilitätsstile
- Heranwachsende
- Ältere
- Multilokale Lebensformen / Hochmobile
- Digital Natives
- Mobilitätspioniere
- ...

Indizien für einen Umbruch II: Änderungen der Nachfrage

Heranwachsende in Urbanen Räumen

- empirische Belege aus vielen entwickelten Ländern (D, USA, Norwegen, Japan, ...), dass die Autoorientierung abnimmt:
 - späterer Führerscheinerwerb,
 - weniger Pkw-Nutzung,
 - geringere emotionale Bedeutung des Automobils (z.B. im Vergleich zu anderen Konsumgütern)

Bedeutungsverlust von Automobilität bietet Chance für alternative Mobilitätsdienstleistungen, aber:

Symbolische Bedeutung von Automobilität wird vermutlich nur zum Teil durch andere Verkehrsmittel abgelöst (z.B. Fahrrad, Flugreisen), zum Teil erhalten andere Konsumgüter diese Bedeutung (Smartphones, soziale Netzwerke, etc.), die zugleich einer hohen Dynamik unterliegen.

Indizien für einen Umbruch II: Änderungen der Nachfrage

Tendenzen zur Multimodalität verstärken sich, weil

- die Mobilitätsangebote vielfältiger werden,
- neue Informationstechnologien die vereinfachte Kombination von Mobilitätsangeboten ermöglichen und
- die Nachfragenden sich aus der Angebotsvielfalt zunehmend die für sie jeweils günstigste Mobilitätsoption wählen.

Eine Umbruchsituation? Zusammenfassung

Ja, weil:

- Entstehung neuer Mobilitätsdienstleistungen und Auftreten neuer Akteure (Angebote)
- veränderte Rahmenbedingungen (Digitale Revolution)
- veränderte Nachfrage

Wohin? Konsequenzen für den ÖPNV

www.goethe-universitaet.de

Wohin? Konsequenzen für den ÖPNV

Klassische Verkehrsmittel	Neue Verkehrsmittel
Pkw, Motorrad	Car2Go (Daimler, auch Peugeot, ...)
ÖPNV, Bahn	Elektromobilität (Pedelecs, E-Bikes, ...)
Fahrrad	Fahrradverleihsysteme
Zu Fuß	Car-Sharing, Mietwagen
	Mitfahrgelegenheiten, Mitnahmeverkehr
	Integration Taxi- und Mietwagengewerbe in ÖPNV
	Nicht-motorisierte Verkehrsmittel (Inline Skates, KickBoards, ...)
	Billigflugangebote
	(Fern-) Reisebusse
	...

Wohin? Konsequenzen für den ÖPNV

Defizite des klassischen Angebots von Bus und Bahn:

Funktionale Defizite:

- zeit-räumliche Versorgung mit Angeboten: insbesondere beim Freizeit-, Ausflugs- und Nachtverkehr (je nach räumlicher Konstellation)
- Ungenügende Berücksichtigung spezifischer NutzerInnenbedürfnisse („Individualisierung“), z.B. Fahrrad- oder Gepäckmitnahme, Barrierefreiheit, ...
- Informationen zur Reise (Auskunftssysteme, Begleitpersonal, Störungsfälle, ...)
- Marketing & Preisstrukturen: komplizierte Preise und Automaten, parallele Vermarktungssysteme (Verbünde vs. Fernverkehr)
- Monomodale Angebote statt integrierte Mobilitätspakete

Wohin? Konsequenzen für den ÖPNV

Defizite des klassischen Angebots von Bus und Bahn:

Emotionale Defizite:

- Häufig schlechtes Image
- „Fahrt als Erlebnis“ vs. Beförderungsfall
- geringe symbolische Aufladung von Verkehrsmitteln und Reisen

Wohin? Konsequenzen für den ÖPNV

Auswege: hin zum Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen („Vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund“)

- zielgruppenspezifisch
- multimodal (verkehrsmittelübergreifend)
- integriert (Tarif, Information, Fahrplan, ...)
- symbolisch attraktiv

Wohin? Konsequenzen für den ÖPNV

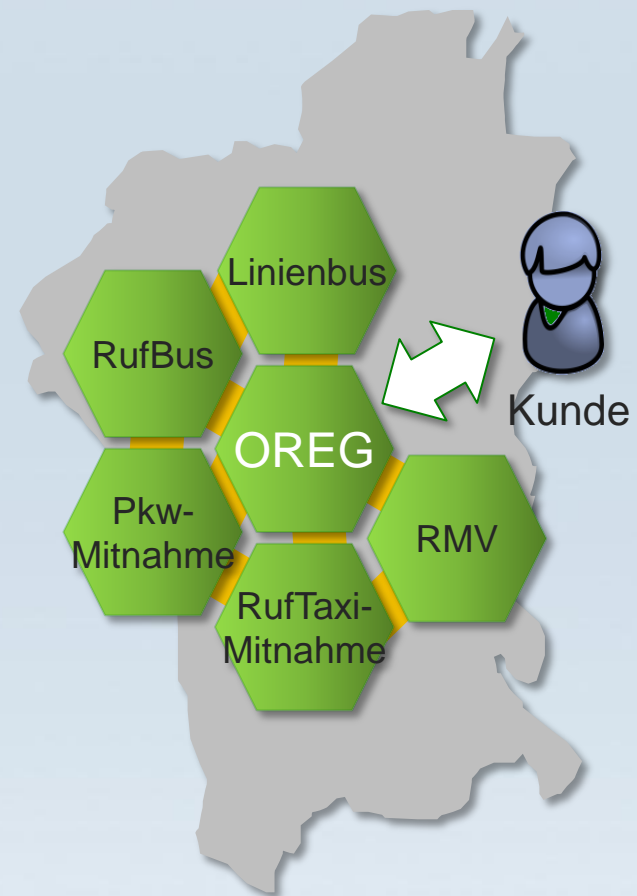
(Etwas) Konkreter:

1. Multimodale Angebote schaffen mit Bus und Bahn als Rückgrat
2. Eigene Angebote attraktivieren durch die Kombination mit der Stärke anderer Mobilitätsangebote, z.B. durch
 - Kombination mit Fahrradverleih-, Mietwagen- und CarSharing-Systemen
 - Schließung zeit-räumlicher Lücken durch Kooperation mit Taxiunternehmen und Integration von Mitfahrssystemen
3. Öffnung der eigenen Angebote für andere Dienstleister (die dann Vermarktung und Marketing mit übernehmen), z.B. Fahrplandaten oder attraktive Tarifangebote.

Beispiel 1:

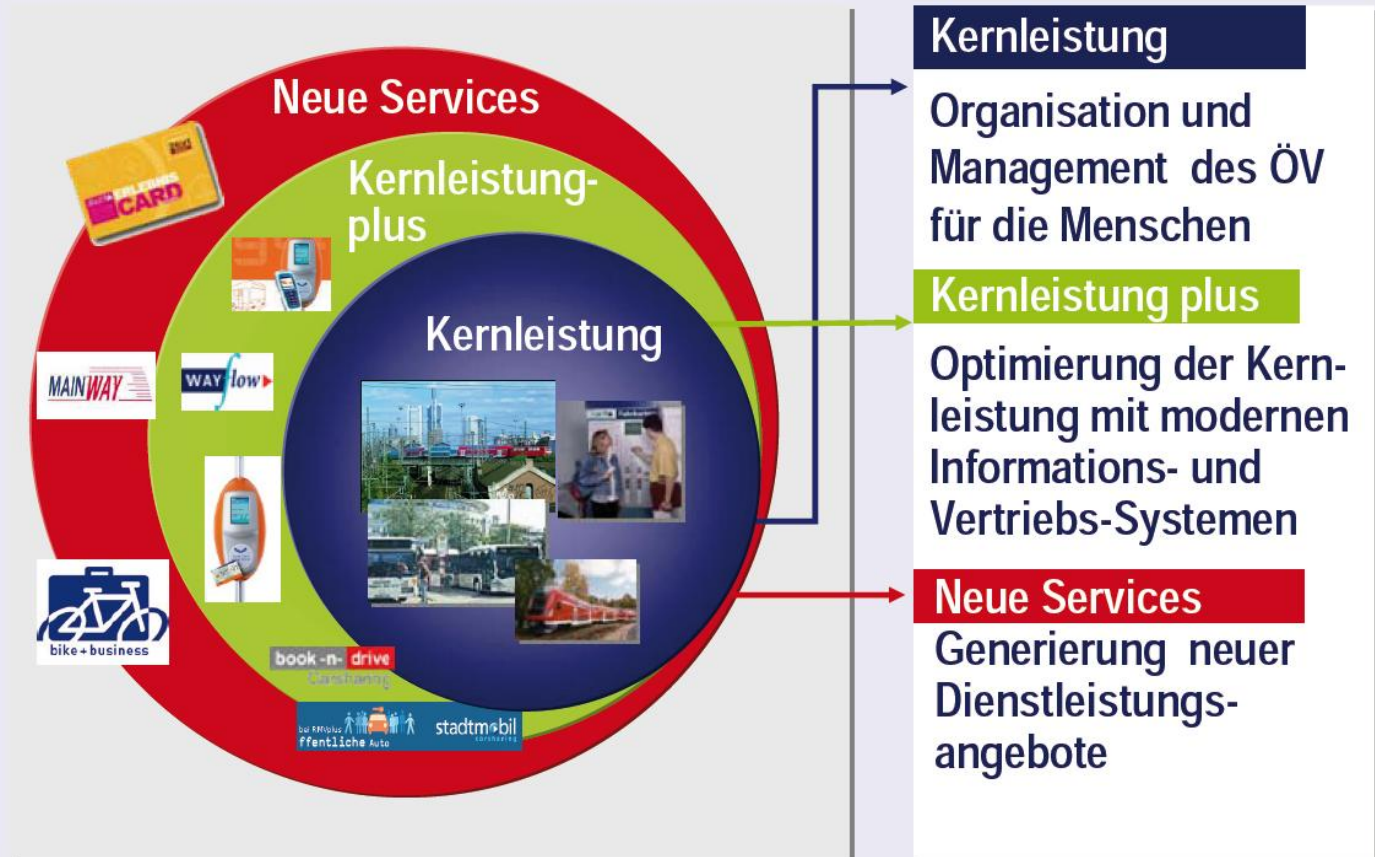
Konzept zur Integration von Pkw-Mitnahmesystemen und RufTaxi-Mitnahmen in die ÖPNV-Angebote im Odenwald-Kreis (OREG)

www.goethe-universitaet.de



Beispiel 2: Vision des Rhein-Main Verkehrsverbundes als Mobilitätsverbund

Elemente des integrierten Mobilitätsdienstleisters



Quelle: Ringat
2008

Schluss: Politik und Mobilitätsdienstleistungen

- Neue und klassische Anbieter innovativer Mobilitätsdienstleistungen
- Veränderte Rahmenbedingungen und Nachfragestrukturen zeigen (wahrscheinlich) bevorstehenden Umbruch des Mobilitätsmarktes an
- Neue Märkte eröffnen Chance für den ÖPNV
- Um die Chancen zu nutzen, muss aber eine Neuorientierung erfolgen, hin zum Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen
- Die Kooperation mit Anbietern anderer Mobilitätsdienstleistungen verspricht sowohl funktionale Defizite des ÖPNV zu reduzieren, wie auch auf symbolisch-emotionaler Ebene den ÖPNV neu zu positionieren.

Schluss: Politik und Mobilitätsdienstleistungen

Warum das alles?

- ökonomische,
- ökologische und
- soziale

Ziele des Mobilitätssystems.

Theoretischer Hintergrund: Verkehrsentstehung

www.goethe-universitaet.de

Rahmenbedingungen

Mobilität in Metropolregionen

Sozialer Wandel
(Demographie, Werte, Ökonomie, Neue Technologien, ...)

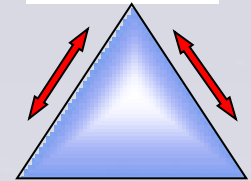
Maßnahmen
(Politik, Planung, Unternehmen, ...)

raum-zeitliche & soziale Strukturen (Angebote)

individuelles Handeln (Nachfrage)

Nachhaltige Entwicklung?

Ökonomie



Soziales

Ökologie

Dynamik Verkehrshandeln

Schluss: Politik und Mobilitätsdienstleistungen („Politik hinkt diesen Entwicklungen hinterher“)

Aktuelle Veränderungen im Mobilitätssystem sind große Chance für eine nachhaltigere Mobilität, jedoch keine Garantie für eine ökonomisch, ökologisch und sozial sinnvolle Entwicklung.

ÖPNV spielt die zentrale Rolle bei der Gestaltung eines nachhaltigen Mobilitätssystems.

Politik muss geeignete Rahmenbedingungen dafür schaffen!

- Mobilitätspolitik statt klassischer Verkehrsinfrastrukturpolitik,
- Internalisierung externer Kosten,
- Siedlungsentwicklung steuern,
- Mobilität für alle soziale Gruppen gewährleisten.

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**