

Neue Angebote für mehr Flexibilität

Neue Mobilitätsangebote wie On Demand und E-Scooter sind in aller Munde. Im Interview erklären Dr. Tom Kirschbaum, Geschäftsführer von door2door, und Stefan Weigele, Geschäftsführer der Unternehmensberatung civity, welche Chancen die Services bieten. *Von Silja Mannitz*

Vor welchen Herausforderungen stehen die Städte bei der Mobilität?

Dr. Kirschbaum: Der Platz und die vorhandene Infrastruktur in den Städten reichen nicht mehr aus, um den Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden. Wir haben zu viel Verkehr, was zu Staus und einer hohen Luftbelastung führt. Sowohl die Infrastruktur für den Autoverkehr als auch für den klassischen Nahverkehr ist überlastet.

In den Städten drängen neue Anbieter auf den Markt. Wie bewerten Sie das?

Weigele: In der Tat gibt es in den großen Ballungsräumen immer mehr neue Mobilitätsangebote. Von einem tiefgreifenden Wandel kann jedoch noch keine Rede sein. Die meisten Anbieter konzentrieren sich auf ausgewählte Millionenstädte und dort wiederum auf die Kernstädte mit hoher Bevölkerungsdichte und einem vielseitigen Nutzungsmix. Ihr Anteil am Verkehrsmittelmix bewegt sich im Promillebereich.



Dr. Tom Kirschbaum

FOTO DOOR2DOOR GMBH

Welche Chancen bieten die Angebote?

Weigele: Die wesentlichen Chancen sehe ich darin, dass die neuen Angebote Mobilität bequemer und flexibler machen. Ich habe als Bürger mehr Optionen, mich von A nach B zu bewegen, und diese passen vielleicht besser zu meinen Bedürfnissen. Neue Mobilitätsangebote können daher eine gute Ergänzung des naturgemäß eher starren ÖPNV sein.

Dr. Kirschbaum: Darüber hinaus lässt sich die vorhandene Infrastruktur durch die Angebote effizienter nutzen. Ein intelligent gemachter digitaler On-Demand-Service ist der perfekte Hybrid zwischen dem eigenen Auto und dem herkömmlichen öffentlichen Nahverkehr, weil er individuell und effizient zugleich ist. Das kann einen Großteil des Individualverkehrs in den Städten ersetzen.

Wo liegen Risiken?

Dr. Kirschbaum: Ohne Regulierung kann es zu einem Wildwuchs und sogar zu einer Kannibalisierung des öffentlichen Nahverkehrs kommen, da ein offener Markt – das hat das Beispiel USA gezeigt – zu viele Menschen in neue Angebote lockt statt in die leistungsfähige U-Bahn. Wir brauchen daher ein ganzheitliches und integriertes System mit Angeboten, die sich gut ergänzen. Das geht nur mit Zuckerbrot und Peitsche: Es braucht den Anreiz in Form von neuen Angeboten und auch die Regulierung, etwa durch Parkraumbewirtschaftung oder autofreie Zonen. Beides zusammen wird dazu führen, dass wir in wenigen Jahren viel lebenswertere Innenstädte sehen werden.

Weigele: Aus meiner Sicht besteht das wesentliche Risiko in einer Fehleinschätzung der Wirksamkeit dieser Systeme. Dass selbst der Bundesverkehrsminister E-Scooter als Teil der Verkehrswende sieht, macht mir Angst. Anstatt die notwendigen Maßnahmen anzugehen – massive Attraktivierung des ÖPNV, massiver Ausbau der Radinfrastruktur und konsequente Parkraumbewirtschaftung – setzt die Politik auf Symbolik und meint ernsthaft, mit neuen Angeboten zur Verkehrswende beizutragen.

Wie wichtig ist die Digitalisierung?

Weigele: Erst die Digitalisierung ermöglicht es, neue Mobilitätsangebote kundenfreundlich zu gestalten und auszuweiten. Ich war 1998 im Gründungsteam des Fahrradverleihsystems Call a Bike engagiert. Damals gab es noch keine Smartphones, der gesamte Leihprozess lief über ein eigenes Callcenter. Nach wenigen Monaten war das Geld verbrannt und die Deutsche Bahn hat das System übernommen und betreibt es bis heute.

Dr. Kirschbaum: Ohne die Digitalisierung wird die Verkehrswende auf keinen Fall gelingen, sie ist eine der zwingenden Herausforderungen. Was im Übrigen auch heißt, dass wir die Voraussetzungen dafür schaffen müssen. Es darf den 5G-Standard nicht nur in München am Viktualienmarkt und in Köln am Dom geben, wir brauchen ihn auch im ländlichen Raum. Vielleicht nicht an jeder Milchkanne, aber für jeden Menschen.

Wie wird sich der Markt entwickeln?

Weigele: Wir befinden uns bereits mitten in der Konsolidierung und es mehren sich die Anzeichen, dass die neuen Angebote auf ein realistischeres Maß zurechtgerückt werden. Die Fusion der Carsharing-Anbieter car2go und DriveNow ist das prominenteste Beispiel. Viele New-Mobility-Anbieter sind als Uber-Herausforderer gestartet und werden als ÖPNV-Zulieferer enden. Das bedeutet,



Die Digitalisierung eröffnet neue Wege, die Mobilität mit Bus und Bahn via App zu planen.

FOTO DVG

dass die meisten New-Mobility-Geschäftsmodelle neu gedacht werden müssen. In Zukunft werden diese Mobilitätsdienstleistungen selektiv von der öffentlichen Hand bestellt, um den ÖPNV gezielt zu ergänzen.

Sie arbeiten bereits eng mit dem ÖPNV zusammen, Herr Dr. Kirschbaum. Warum?

Dr. Kirschbaum: Die Verkehrswende ist von gesamtgesellschaftlichem Interesse und muss daher von öffentlichen Akteuren umgesetzt werden. Nur die öffentliche Hand kann sicherstellen, dass es nicht plötzlich viel mehr Fahrzeuge auf der Straße gibt, dass auch am Stadtrand Verkehr angeboten wird und das Ganze zu Preisen, die sich jeder leisten kann. Wir verstehen uns dabei als Partner. Unser Ziel ist es, die Städte den Menschen zurückzugeben. Und das weniger aus einer Verbotsmentalität heraus, sondern indem wir die Angebote so komfortabel und wirtschaftlich attraktiv ausgestalten, dass man das Auto eigentlich nicht mehr braucht.

In den USA hat On Demand vielfach zu mehr Verkehr geführt. Wie lassen sich solche Fehlentwicklungen vermeiden?

Weigele: Die Mobilitätsmärkte in den USA und in Deutschland unterscheiden sich grundlegend. In vielen Städten der USA sind der öffentliche Verkehr und der Fahrradverkehr quasi nicht existent. On-Demand-

Angebote sind dort eine ernstzunehmende Konkurrenz für einen schlechten ÖPNV. Das sieht in Europa und Deutschland anders aus.



Stefan Weigele

FOTO CIVITY MANAGEMENT CONSULTANTS

Dr. Kirschbaum: Die Vergleichbarkeit ist in Teilen gegeben, in anderen nicht. Klar ist: Es braucht ein gut austariertes Gesamtsystem, damit es am Ende mehr Mobilität bei weniger Verkehr gibt. Es gilt, in puncto Attraktivität und Preisgefüge die passende Lücke für die On-Demand-Angebote zu finden. Wir brauchen eine Regulierung, die Innovation ermöglicht, aber negative Effekte verhindert.

Wie wird sich die Mobilität in den Städten im nächsten Jahrzehnt entwickeln?

Dr. Kirschbaum: Aktuell findet das Gros der Mobilität immer noch statt wie vor fünf Jahren, insofern sind wir erst am Anfang einer Entwicklung. Ich halte es bei aller notwendigen Regulierung für wichtig, viel mehr Investitionen und Innovationen zuzulassen. Es gibt diverse Fördertöpfe der Ministerien. Das ist gut, das Geld muss aber jetzt im wahrsten Sinne des Wortes auch auf die Straße. Der ÖPNV ist ja auch jahrelang eher kleingespart und in nicht unerheblichem Maße zurückgebaut worden, da gibt es einiges aufzuholen.

Weigele: Trotz aller politischen Bestrebungen und der Notwendigkeit einer Verkehrswende erwarte ich nur eine evolutorische Fortschreibung der existierenden Trends: mehr öffentlichen Verkehr und mehr Fahrrad zu Lasten des Fußverkehrs und hoffentlich auch des Autos. Für die Stärkung des ÖPNV müssen wir aber jetzt handeln. Wir brauchen nicht den 1000. Piloten mit vier Fahrzeugen. Stattdessen müssen wir in Dinge investieren, die es bereits gibt: Fahrzeuge, Infrastruktur und Personal, denn in 2030 wird noch kein Roboter auch nur einen Fahrer ersetzen. Das alles erfordert einen branchenübergreifenden Kraftakt von Industrie, Verkehrsunternehmen und Bestellern.

Urbane Mobilität im Wandel

Wie können unterschiedliche Mobilitätsformen zu einem leistungsfähigen Gesamtsystem vereint werden? Diese Frage hat die Unternehmensberatung Roland Berger untersucht.

VON SILJA MANNITZ

Im Fokus der 2017 veröffentlichten Untersuchung stehen drei Trends: Elektrifizierung, Sharing und automatisiertes Fahren. „Um den Stand der Entwicklung in Deutschland differenziert einzuordnen, haben wir die drei Haupttreiber für Veränderungen der Mobilität im internationalen Vergleich betrachtet“, erläutert Alexander Möller, Senior Partner im Kompetenzzentrum Transportation von Roland Berger. „Die befragten Experten stellen Deutschland ein gutes Zeugnis aus, wenn es um die Ausgangslage für die mobile Zukunft geht.“ Laut der Szenario-Analyse rücken Mobilität und Energie durch die Elektrifizierung näher zusammen. Sharing-Angebote können den Individualverkehr reduzieren und Zubringer von ländlichen Gebieten zum Schienenverkehr sein. Automatisiertes Fahren wird Roland Berger zufolge die öffentliche und die individuelle Mobilität sogar disruptiv verändern: dadurch, dass wir nicht mehr selber lenken müssen oder der öffentliche Verkehr keine klassischen Fahrpersonale mehr benötigt.

Unternehmerisch handeln

In der Untersuchung werden vier Szenarien für die urbane Mobilität 2030 entwickelt. Im positivsten Szenario fahren die Menschen verstärkt gemeinsam, und es kommt zu einer Optimierung des Systems. „Um eine solche Effizienz zu erreichen, sind ein aktives Verkehrsflussmanagement, die kollaborative Steuerung autonomer Fahrzeuge und eine nachfrageorientierte Preispolitik des ÖPNV sowie der Taxiflotten notwendig“, erklärt Alexander Möller. „Außerdem müssen On-Demand-Angebote verkehrssplanerisch und tariflich in das System des öffentlichen Verkehrs eingebettet werden, damit es nicht zu einer Kannibalisierung kommt.“ Wichtig für einen starken ÖPNV sind laut Möller eine konsequente Ausrichtung am Kunden und unternehmerisches Handeln: „Politik und Gesellschaft sind aktuell bereit, erhebliche Summen für den öffentlichen Verkehr auszugeben. Diese Bereitschaft hängt jedoch stark von den Steuerereinnahmen ab. Gehen diese zurück, müssen öffentliche Verkehrsunternehmen in der Lage sein, ihre Aufgaben innerhalb der Daseinsvorsorge zu erfüllen.“