

Öffentlichen und Individualverkehr optimieren

Verkehrswirtschaftler diskutierten über die zunehmende Vielfalt der Mobilitätsangebote und die Frage, wer in Zukunft welche Rolle auf dem integrierten Mobilitätsmarkt übernimmt

Wie und in welchem Maße ist dieses Mantra im Zusammenspiel zwischen öffentlichem und individualisiertem Personenverkehr nachhaltig umsetzbar? Diesem Themenkreis war die Fachtagung der Professur für Kommunikationswirtschaft an der Fakultät Verkehrswissenschaften im Kontext von »Mobilität & Kommunikation« am 29. Januar 2015 gewidmet, zu der Vertreter der Unternehmenspraxis, der öffentlichen Hand und der Wissenschaft an der TU Dresden Stellung bezogen haben. Vor dem Hintergrund eines gesell-

schaftlichen Wertewandels in Richtung Ressourceneffizienz und Umweltentlastung wird Mobilität heute weniger als alternative Wahl zwischen einzelnen Verkehrsmitteln gelebt, sondern vielmehr in deren Kombination. Im Ergebnis dessen verschwimmen die Grenzen zwischen öffentlichem und Individualverkehr immer mehr. Durch vernetzte »geteilte Autos« anstelle privater PKW, durch Ride Sharing und Ride Selling Angebote bewegt sich der Privatverkehr zunehmend in Richtung öffentlicher gemeinschaftlicher Nutzung mit dem Effekt wesentlich besserer Fahrzeugauslastung. Im Gegenzug wird der klassische öffentliche Verkehr immer stärker individualisiert. Vor allem in dünn besiedelten ländlichen Regionen gewinnen Rufbusse, Bürgerbusse, Haus- und Servicetaxi an Bedeutung, so dass kostenintensive Linienverkehre reduziert werden können. Diese zunehmende Vielfalt der Mobilitätsangebote wird von den Nutzern, die schnell, zuverlässig, komfortabel und möglichst kostengünstig von A nach B gelangen wollen, heute unter sehr pragmatischen Gesichtspunkten innerhalb einer

Reisekette in Anspruch genommen. Daher wurde zum einen kritisch reflektiert, inwieweit mobile Endgeräte und innovative virtuelle Dienste die aus Nutzersicht beste Kombination von öffentlichen, individuellen und kollaborativen Mobilitätsformen wirksam unterstützen können. Zum anderen standen die Auswirkungen auf die Geschäftsmodelle der einzelnen Marktakteure zur Diskussion, da sich die Wettbewerbsszenarien zwischen den Verkehrsanbietern aufgrund der optimierten Verknüpfung vielfältigerer Mobilitätsangebote spürbar verändern werden.

Prof. Andreas Knie vom Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) Berlin skizzierte eine Zukunftsvision in Richtung »Nutzen ohne Nachzudenken«, d.h. Einsteigen, Fahren, Abstellen unterstützt durch smartphone-basierte »One Touch Mobility«, die umfassende Vernetzung, reibungslose Übergänge zwischen den benötigten Verkehrsmitteln sowie die ständige informationelle Begleitung der Reisenden in einem Servicepaket verbindet. In den Beiträgen von Vertretern kollabora-

tiver Mobilitätsangebote wie moovel und Match Rider, aber auch aus eigenen Forschungsergebnissen der Professur heraus wurde sehr intensiv diskutiert, wer welche Rolle auf einem integrierten Mobilitätsmarkt in Zukunft übernehmen wird, dies vor allem vor dem Hintergrund des verstärkten Markteintritts von Internetplayern wie Google, IT-Systemhäusern oder Content-Anbietern.

Zukünftig werden umfassende Kooperationsformen zwischen den einzelnen Mobilitätsanbietern benötigt, um Intermodalität wesentlich kundenfreundlicher gestalten zu können. Dazu bedarf es integrierter Mobilitätsplattformen, die über standardisierte Schnittstellen Datenanbieter, -veredler und -abnehmer im Sinne von Open Data zusammenführen. Darauf aufbauend können auch durch »Garagenprogrammierer« innovative Applikationen zu inter- und multimodalen Verkehrsdienstleistungen erstellt sowie effiziente Abrechnungsmodelle zwischen den verschiedensten Mobilitätsanbietern ermöglicht werden.

Mehrfach wurde in diesem Zusammenhang das Thema »Roaming« an-

gesprochen, um z.B. den Nutzern von Sharing-Angeboten ein Höchstmaß an Flexibilität und Convenience anbieten zu können. Carsharing-, Bikesharing- und weitere Mobilitätsanbieter sollten analog den Netzbetreibern in der Telekommunikation Roaming-Verträge abschließen, so dass der Kunde mit nur einem Anbieter ein Vertragsverhältnis eingehen und sich registrieren muss und dann anbieter- und regionenübergreifend sämtliche Car- und Bikesharing-Fahrzeuge nutzen kann, d.h. auch die Fahrzeuge solcher Anbieter, zu denen er kein Vertragsverhältnis hat.

Unter der Moderation von Prof. Bernhard Schlag, wurde anschließend im Rahmen einer Podiumsdiskussion sehr lebhaft über die Potenziale und Wege der effektiveren Verknüpfung und Integration von ÖV, IV und kollaborativer Mobilität unter den Prämissen veränderter gesellschaftlicher Rahmenbedingungen, der Erosion von tradierten Konsum- und Nutzergewohnheiten sowie der Umwelt- und Ressourcenschonung heraus diskutiert.

Prof. Ulrike Stopka