

"Urbane Verkehrsprobleme im größeren Kontext verstehen und einordnen"

Thomas Eberhardt - transentis

WEBINAR AM 06.06.2023, 15.00H

- "NACHHALTIGE MOBILITÄT UND VERKEHRSWENDE IN STÄDTEN, - BERÜCKSICHTIGUNG VON DIGITALISIERUNG UND INTELLIGENTEN VERKEHRSSYSTEMEN
- FACHAUSSCHUSS „URBANE MOBILITÄT UND MOBILITY PRICING“
- ITS-GERMANY

Leitfrage & Breakdown



Leitfrage:

"wie neue Lösungswege für die aktuellen städtischen Verkehrsprobleme in Deutschland aussehen könnten"

1. Verkehrsprobleme
 - a. Einordnung im größeren Kontext
 - b. Was und wo sind die Herausforderungen?
2. Situation in Deutschland
 - a. unterscheidet sich diese gegenüber anderen Ländern?
3. Lösungswege
 - a. welche Aspekte spielen eine Rolle
4. Blick nach vorne

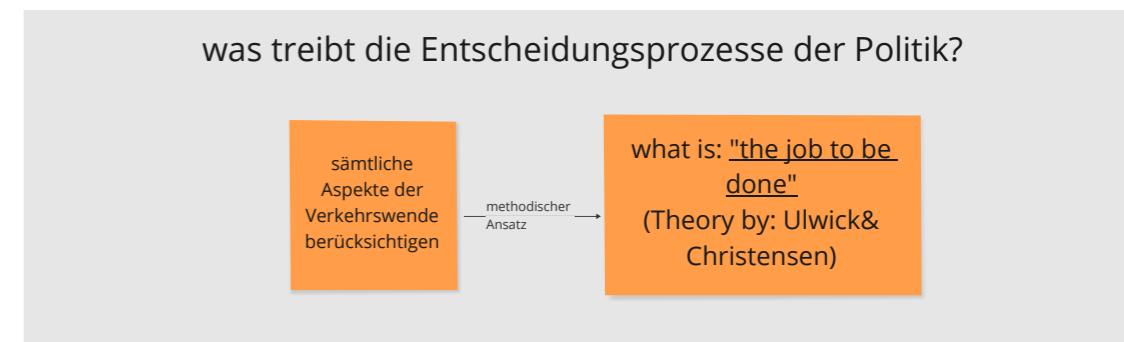
Einordnung



- Individualverkehrs-bezogene Verkehrsprobleme sollten als Teil der generellen "Herausforderung in der Mobilität" - der Verkehrswende - verstanden werden
- Verkehrswende ("Wikipedia")
 - der gesellschaftliche, technologische und politische Prozess ...
 - Verkehr und Mobilität auf ...
 - nachhaltige Energieträger, sanfte Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des ÖPNV umzustellen.
 - Sie beinhaltet einen kulturellen Wandel, eine Umverteilung des öffentlichen Raums und eine Umverteilung von Geldströmen
- wichtige Rahmenbedingung der „Mobilität im Wandel“: A->B
 - Homeoffice und digitales Einkaufen Bedeutung
 - Stadtbezirke autonomer machen (Paris)
- Bedeutung für die Rolle der Politik

Mobilität (d.h. jemand will von A nach B)

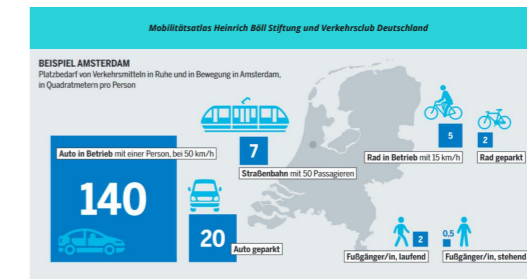
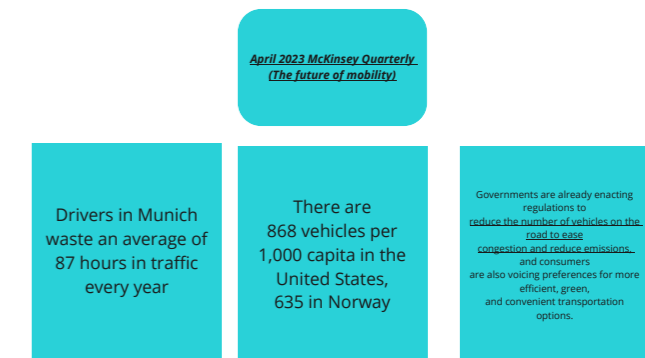
Möglichkeiten im urbanen Umfeld:



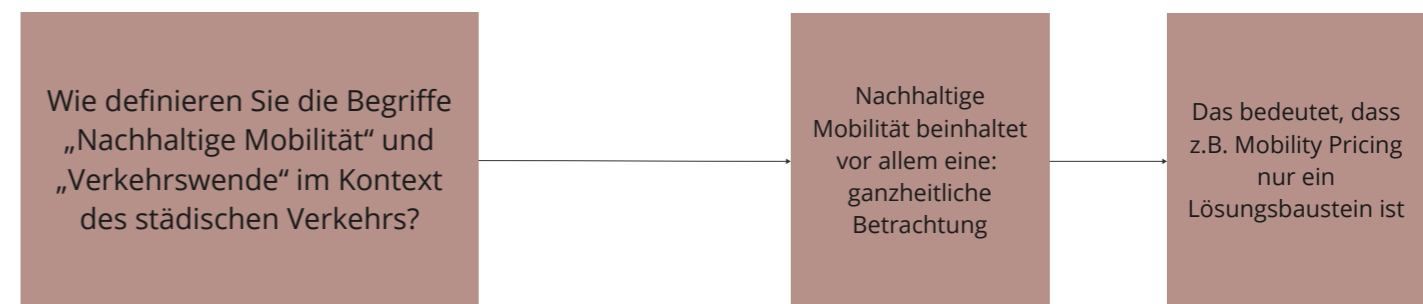
Herausforderungen im und durch den Individual Verkehr:

Herausforderungen im Individual - Verkehr:

- hohe Dichte an Autos in Städten, die sich äußern
 - im fahrenden Verkehr (volle Straßen)
 - im ruhenden Verkehr (mit beparkten Spuren)
- Bewegungszeit der Autos ist gering (Anteil "Fahrt" zu "abgestellt")
- Durchschnittliche Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraße Deutscher Großstädte 17-27 km/h (Statista 2018)
- der Anteil der allokierten Verkehrsfläche, als Teil der öffentliche Fläche, ist groß ("Flächengerechtigkeit")



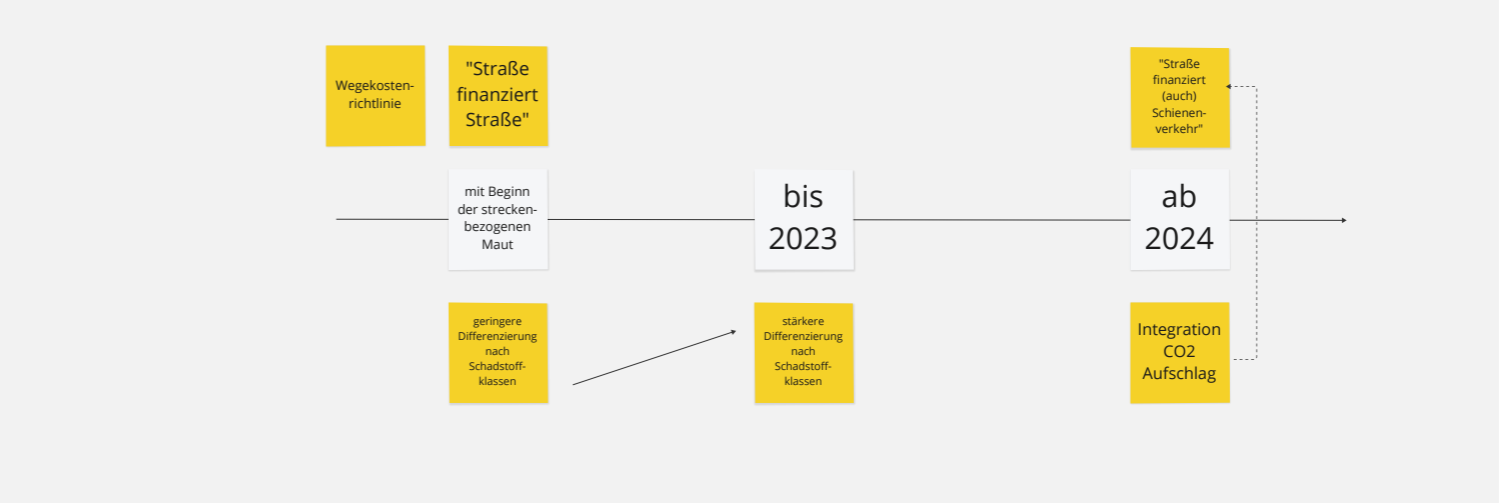
- Bedeutung für die Leitthemen ITS:



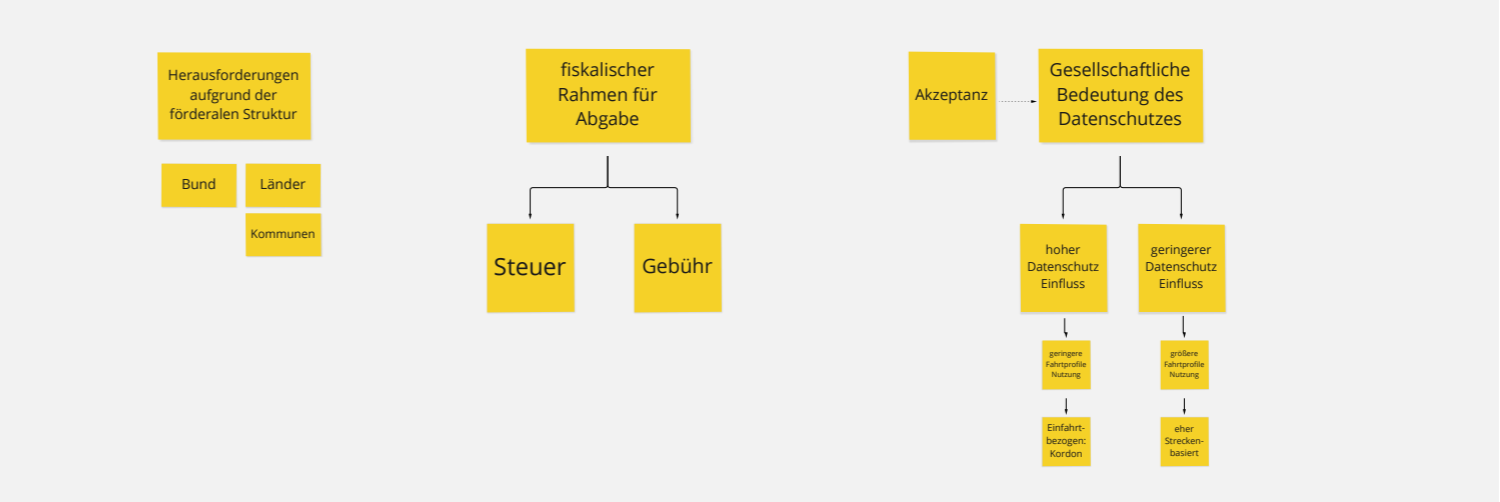
Rahmen für Deutschland



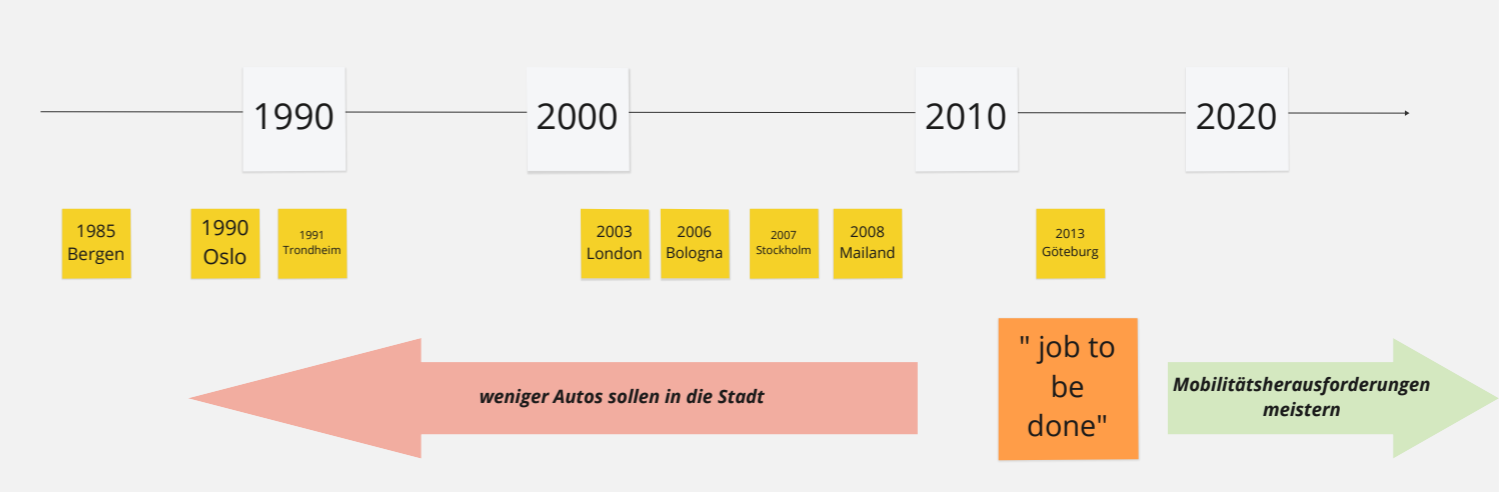
- Vergleich mit der LKW-Maut: -Treiber Betrachtung:
 - Straße finanziert Straße
 - Differenzierung nach Schadstoffklassen
 - CO2-Aufschlag



- zu beachtende Rahmenbedingungen für Mobility Pricing Systeme
 - Ordnungsrahmen
 - fiskalischer Rahmen
 - Gesellschaftlicher Rahmen



- Mobility Pricing in Europa



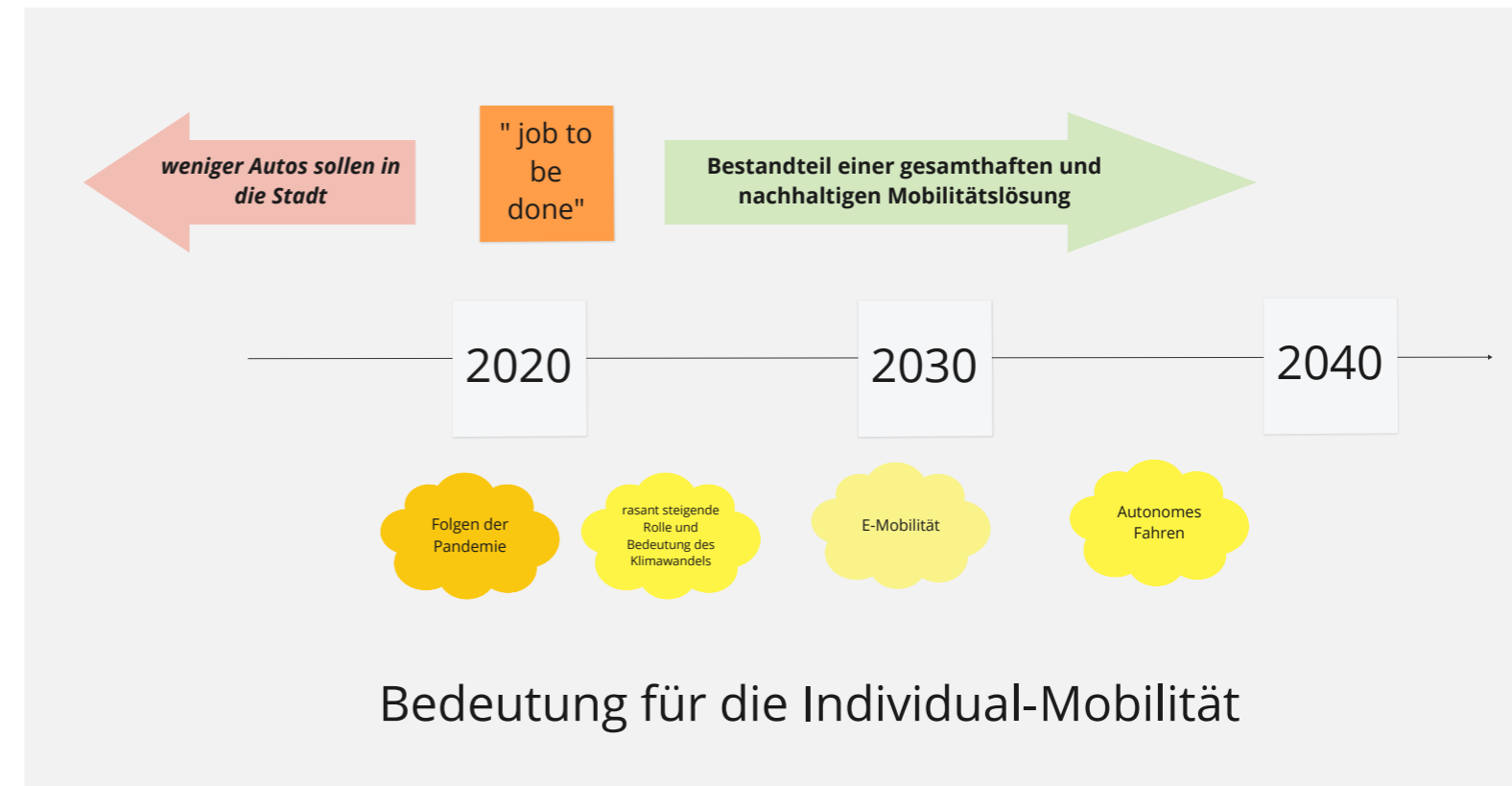
Blick nach vorne: welche Aspekte spielen eine Rolle



- Welche (politischen) Voraussetzungen sind für die Umsetzung von Mobility Pricing Systemen erforderlich?
 - Mobility Pricing finanziert alternative Verkehrsträger
 - Win-Win für die Mobilitätsteilnehmer - Umverteilung/Reallokation
 - Autofahrer bekommen bessere Verkehrs-Voraussetzungen
 - u.a. ÖPNV Nutzer bekommen auf Basis der Erträge bessere Transportmöglichkeiten
 - Mobility-Pricing System und Infrastruktur unterstützt andere Themen in der Mobilität
 - Synergien & X-Impacts (z.B. Sicherheitsaspekte)
 - System- und Betriebskosten und Erträge sind in einem vorteilhaftem Verhältnis
- Woran scheitert die (politische) Umsetzung; was muss adressiert sein
 - Städte/Einzelhandel-Sorgen und Probleme nach der Pandemie (Digitales Shopping, Home Office usw.)
 - Kosten Sorge: zu teuer
- Lange Betrachtungszeiträume beachten
 - Vergabezeiträume: heutige Vergaben laufen bis Ende der 2030 Jahre)
 - Entwicklung der technischen Voraussetzungen und deren Bedeutung über Mobility Pricing Systeme hinweg
 - wandeln in der straßenseitigen Infrastruktur
- **Ein Verständnis und Berücksichtigung der gesamthaften "Job-to-be-done" - Sicht der Kommunen**
 - *Mobilitäts-System*
 - *Verkehrswende*

Fazit: der "Job to be done" sollte breit adressiert werden

- Lösung im Verkehrsbereich sollten auch andere Mobilitäts-Herausforderungen adressieren
 - E-Mobilität
 - Integration des individual Verkehrs in das Mobilitätssystem
 - Anknüpfung in die technische Roadmap (u.a. Verkehrssicherheit oder autonomes Fahren)
- breites gesellschaftliches Verständnis zu den Vorteilen (u.a. durch eine Quersubventionierung)
- wir befinden uns mitten in einer weitreichenden urbanen Mobilitäts - Transformation; die Veränderungen der Zukunft müssen bedacht und integrierbar sein!



Thomas Eberhardt

Thomas Eberhardt war über 10 Jahre Geschäftsführer (CFO/COO) bei der Toll Collect GmbH und dort zuständig für die Geschäftsbereiche Finanzen und den Betrieb der Mauterhebung (inkl. Mautabrechnung und Kundenabrechnung).

Nach Beginn seiner Laufbahn bei Daimler begleitete er als studierter Betriebswirt die Toll Collect über viele Jahre bis zum Übergang in den staatlichen Besitz und setzte dort organisatorische Veränderungen um, die unter anderem die Schnittstelle zwischen Technik und Betrieb betrafen.

Thomas ist seit 2019 als Berater im Verkehrs- und Infrastruktur Bereich tätig, sein Schwerpunkt ist die Digitalisierung von Geschäftsmodellen und die Begleitung sich daraus ergebender organisatorischer Veränderungen sowie die wirtschaftliche Optimierung der Prozesse.



thomas.eberhardt@transentis.com

