



RAPP

Verkehr ist noch keine «Commodity»

Bernhard Oehry
06.06.2023 | Rapp AG

Verkehr ist noch keine «Commodity»

Leitfragen

- Wie definieren Sie die Begriffe «Nachhaltige Mobilität» und «Verkehrswende» im Kontext des städtischen Verkehrs?
- Was sind die (politischen) Voraussetzungen für eine Verkehrswende in Städten
- Woran scheitert die (politische) Umsetzung
- Welche Vorteile für urbane Verkehrsteilnehmer bringt die Verkehrswende, für welche entstehen (vermeintliche) Nachteile



«Nachhaltige Mobilität» und «Verkehrswende» im Kontext des städtischen Verkehrs

Mobilität ist ein Menschenrecht, Verkehr ist keines

Mobilität adressiert die Ebene der Bedürfnisse

- Mobilität kann somit eigentlich nicht «nachhaltig» sein
- ITS befeuert die Mobilität
(Zugänglichkeit von Angeboten)

Verkehr entsteht in Folge von Mobilitätsbedürfnissen

- Verkehr muss nachhaltig werden
- Hier muss ITS einen Beitrag leisten



«Nachhaltige Mobilität» und «Verkehrswende» im Kontext des städtischen Verkehrs

«Verkehrswende» ist ein gesellschaftlicher Prozess

Die Verkehrswende bedingt einen kulturellen Wandel
in der Gesellschaft.

Verkehr muss zur «Commodity» werden – ein
austauschbares Produkt. Derzeit ist Verkehr immer
noch stark emotional aufgeladen.

Die Politik kann durch Massnahmen nicht
vorpreschen, sondern nur «Agenda-Setting betreiben.



Verkehr als Commodity

Jede reife Technologie wird zur Commodity

Dann zählt der Inhalt, nicht mehr die Technologie

Beispiele:

- HiFi-Anlagen: Bedeutungslos. Das Wiedergabegerät ist in den Hintergrund gerückt, der «Content» zählt.
- Film/Video: VHS, CD und Blu Ray sind tot. Netflix lebt. Gestreamt wird am Mobile.
- Buch: Die Wohnzimmerwand mit Goldschnitt ist passé. Taschenbuch, e-Reader, ...
- Büro: Die Leder-Couch etc. zeigt nicht mehr den Status an.
- Nur die Verkehrsmittel sind weiterhin emotional besetzt, vom Auto-Freak über den passionierten Zugfahrer zum ideologisierten Fahrradfahrer.



Verkehr ist noch keine Commodity

Das Verkehrsmittel nimmt immer noch mehr Raum ein, als der Zweck. Die Diskussion ist ideologisiert.

- Das Auto bleibt Statussymbol bzw. Ausdruck des persönlichen Stils und wird weiterhin so vermarktet
- Zug- und Fahrradfahrer aus Überzeugung
- MaaS-Angebote finden geringe Resonanz
- Jede Tempo-30-Zone führt zu Grabenkämpfen
- Road Pricing ist nicht eine Lenkungsabgabe wie eine CO₂-Abgabe, sondern ein Angriff aufs Auto



Wie wird Verkehr zur Commodity?

Verkehr wird zur Commodity, wenn die Wahl des Verkehrsmittels nicht mehr emotional entschieden wird

Dies ist ein Reifeprozess, der aber beschleunigt werden kann

- Intermodale, digitale Angebote sind ein Baustein
- Automatisiertes Fahren kann dazu führen, dass Fahrzeugbesitz uninteressant wird
- Pricing hilft: Wenn wie beim Medien-Streaming der Verkehr kostet und nicht primär das Auto



Mobility Pricing in der Schweiz: Die Mechanismen sind gut zu beobachten

Finanzierung wird akzeptiert, «Zwängerei» nicht

- Die Schwerverkehrsabgabe LSVA wurde in einer Volksabstimmung mit 2/3-Mehrheit angenommen. Sie beträgt ca. 1€ pro Kilometer!
- Eine Ersatzabgabe für Treibstoffsteuern für Elektrofahrzeuge ist politisch unbestritten. Es wird aber das Äusserste unternommen, dass das Erhebungssystem nicht für Pricing verwendet werden kann.
- Pilotversuche für städtisches Road-Pricing wurden gesetzlich ermöglicht, werden aber torpediert. Der ÖPNV muss einbezogen werden!
- Rechte Politiker fordern eine Tunnelmaut am Gotthard – hier wird Lenkung akzeptiert?



Wie sieht städtische Mobilität 2050 aus?

Bitte zeichnen Sie!



Wir sind am Ziel einer «nachhaltigen Mobilität»

... wenn unsere Bilder keine automatisierten Autos oder Beförderungsdrohnen mehr enthalten,
sondern Mobilitätsziele - unsere Bedürfnisse -
und nicht die Verkehrsmittel



Vielen Dank!

Bernhard Oehry

06.06.2023

bernhard.oehry@rapp.ch

www.rapp.ch