



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 vorschreiben, 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 CO<sub>2</sub>-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](mailto:bernhard.oehry@rapp.ch)

[www.rapp.ch](http://www.rapp.ch)