



Frühlingsforum 2021 der Städtekonferenz Mobilität (SKM)

Bern, 20. April 2021

Öffentlicher Verkehr ist künftig mehr als nur ein Liniennetz

Der öffentliche Verkehr ist neben dem Management der öffentlichen Flächen einer von zwei Hebeln, mit denen die Städte die Mobilität beeinflussen können. In den letzten Jahren haben sich neue Mobilitätsangebote zu Bus, Tram und Bahn gesellt. Am Frühlingsforum 2021 hat die SKM den Chancen und Risiken nachgespürt, die diese Entwicklung für die Städte und Agglomerationen sowie für die städtischen Verkehrsbetriebe birgt. Vertreterinnen und Vertreter aus der Forschung, von Bestellern und Anbietern stellten fest: Öffentlicher Verkehr ist in Zukunft mehr als nur ein Netz von Linien, sondern Angebot von Haustüre zu Haustüre. Neue Angebote sind zu testen, aber noch hapert es mit der Finanzierung. Entscheidend dafür, wie sich die Menschen künftig von A nach B bewegen, sind digitale Plattformen, die Mobilitätsdienstleistungen verknüpfen und den Kundinnen und Kunden ganze Transportketten anbieten.

Lange setzte sich der Personenverkehr aus zwei Welten zusammen, wenn man vom elementaren Fussverkehr absieht, mit dem jeder Weg mindestens beginnt und endet: Aus der Welt des Besitzes privater Fahrzeuge und aus der Welt der Dienstleistung des öffentlichen Liniennverkehrs. Mittlerweile hat die Digitalisierung dafür gesorgt, dass die Mobilitätsdienstleistungen aus einem ganzen Fächer von Angeboten bestehen, die von einem öffentlichen Verkehr auf individuelle Bestellung bis hin zum Teilen von Autos oder Autofahrten reicht. Das sagte der Verkehrsingenieur Jörg Jermann, Leiter Neue Mobilität bei Rapp Trans und Co-Autor der von Bund in Auftrag gegebenen Studie «Verkehr der Zukunft 2060: Neue Angebotsformen – Organisation und Diffusion», vor den rund 80 Teilnehmerinnen und Teilnehmern des digital durchgeführten SKM-Frühlingsforums.

Mehr für die «Händler», weniger für die «Produzenten»

Hinzu kommen Plattformen, die verschiedene Mobilitätsangebote miteinander verknüpfen und auf Provisionsbasis ganze Transportketten anbieten. Absehbar ist, dass die Betreiber solcher Plattformen gleichsam als «Händler» den Mobilitätsmarkt kontrollieren und Provisionen abschöpfen, während sich die «Produzenten», also auch die klassischen Anbieter von öffentlichem Liniennverkehr, mit geringeren Erträgen pro Kopf konfrontiert sehen werden. Jermann sieht für die städtischen Verkehrsbetriebe in Zukunft drei mögliche Rollen, mit denen sie schwindenden Erträgen entgegenwirken können:

- Als Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen, die auch über den öffentlichen Liniennverkehr hinausgehen, zum Beispiel indem sie Velos vermieten
- als Integratoren von Mobilitätsdienstleistungen anderer «Produzenten», indem sie deren Produkte an ihre Haltestellen andocken lassen und diese zu multimodalen Mobilitätshubs weiterentwickeln
- als Betreiber von digitalen Mobilitätsplattformen, auf denen sie neben ÖV-Leistungen die Angebote weiterer Mobilitätsdienstleister vermitteln.

Wesentlich, so Jermann, ist, dass nicht nur die Unternehmen, sondern auch ihre Eigner solche Veränderungen mittragen. Zudem ist das abgeltungsberechtigte ÖV-Geschäft buchhalterisch klar von ande-



ren Geschäftsfeldern abzugrenzen, zu denen solche zusätzlichen Dienstleistungen gehören. Und Investitionen für solche Tätigkeiten haben nicht die Verkehrsbetriebe selber aufzubringen, sondern ihre Eigner.

Nicht nur als Eigner von Verkehrsbetrieben ist der Staat gefordert, sondern vor allem auch als Besteller und Regulator von Mobilitätsdienstleistungen. «Der öffentliche Verkehr ist regulatorisch neu zu definieren», sagt Jörg Jermann. An die Stelle der heutigen Transportaufträge, die auf Linien und ihre Haltestellen ausgerichtet sind, könnten Transportaufträge von Tür zu Tür treten; die Verkehrsbetriebe wären dann angehalten, flächendeckende Dienstleistungen anzubieten. Dort, wo die Bebauung dicht ist und viele Personen zu transportieren sind, hätte das keine Abkehr vom klassischen Linienverkehr zur Folge. Aber es würde dort neuen, bedarfsgesteuerten Angeboten den Weg ebnen, wo die Bündelung der Fahrgastströme schwierig ist.

Finanzielle Mittel, praktische Versuche und fundierte Zukunftsbilder

Roman Cueni, Verwaltungsleiter der Gemeinde Aesch BL und früherer Leiter Mobilitätslösungen von Postauto Schweiz, umriss anhand des Mobilitätskonzepts der zehn Birsstadt-Gemeinden südlich von Basel die mobilitätsmässigen Herausforderungen, die sich in einer prototypischen Schweizer Agglomeration stellen. In solchen Räumen wird für die nächsten beiden Jahrzehnte mit einem jährlichen Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen von gegen ein Prozent pro Jahr gerechnet. Cueni möchte mehr Spielräume für neue Angebotsformen, zum Beispiel bei Arealen, die neu entwickelt werden. «Wir bringen in der Schweiz bis jetzt zu wenig solche Projekte auf den Boden, und das hat mit der Finanzierung zu tun», sagt er. Er appelliert an alle Staatsebenen und Mobilitätsanbieter, sich zusammenzurufen, um gemeinsam den veränderten Mobilitätsbedürfnissen auf Dauer gerecht zu werden und skalierbare Lösungen zu realisieren. Eine konkrete Form neuer kombinierter Mobilität in der Birsstadt sind die E-Bikes, welche die basellandschaftlichen Verkehrsbetriebe BLT unter dem Markennamen «Pick e-Bike» vermieten. Sie ergänzen das Tram- und Busnetz dort, wo dieses nicht hinreicht oder ausserhalb seiner Betriebszeiten.

Ebenfalls bereits Innovationen lanciert haben die Verkehrsbetriebe der Region Lausanne (TL), wie ihr Leiter Angebotsentwicklung, Christophe Jemelin, ausführte. Die TL, die seit 1995 Bedarfsangebote in dünner besiedelten Teilen ihres Einzugsgebiets betreiben, sind daran, in Feldversuchen herauszufinden, wie «Flexibus»-Angebote, die von den Kunden über das Smartphone digital mitgesteuert werden, das klassische Liniennetz heute und in Zukunft optimal ergänzen können. Begleitet wird das Projekt von einer Befragung der Passagiere. Dabei zeigt sich, dass die Flexibilität als Vor- und Nachteil gewertet wird: die Möglichkeit einer individuellen Reservation steht Abfahrtszeiten gegenüber, die sich weniger genau kalkulieren lassen als beim klassischen Linienbus. Die TL experimentieren zudem mit Abonnementen unter dem Label «zenGO», die neben dem öffentlichen Verkehr auch andere Angebote einschliessen – vom Velotransport bis zur Miete von Autos. Damit wollen sie sich im Sinne ihrer Vision 2030 zu einem Unternehmen entwickeln, das Mobilitätslösungen von Tür zu Tür und massgeschneiderte Angebote anbietet, die den spezifischen Bedürfnissen verschiedener Kundengruppen über den klassischen öffentlichen Verkehr hinaus gerecht werden.

Dass es angesichts der Veränderungen in den Möglichkeiten und Ansprüchen zur individuellen Gestaltung der Mobilität wichtig ist, eine robuste Vorstellung auch zur Weiterentwicklung des bestehenden Angebots und der Liniennetze zu entwickeln, machen die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) deutlich.



Sie sind daran, bis im Sommer 2021 einen Prozess abzuschliessen, aus dem ein Zukunftsbild ÖV 2050 hervorgehen wird. Darauf aufbauend wird im Anschluss die Netzentwicklungsstrategie 2040 erarbeitet, deren Resultate bis Mitte 2022 erwartet werden. Zwei Charakteristika zeichnen das gewählte Vorgehen aus, wie Thomas Hablützel, Leiter Marktentwicklung, ausführte. Ausgehend von den Entwicklungsszenarien der Stadt Zürich und den Zielen eines an die Nachfrage angepassten, verlässlichen und wirtschaftlichen ÖV-Angebots bezogen sie auch die Bevölkerung in diesen Prozess ein und lancierten einen strukturierten Ideenwettbewerb. Parallel entwickelte Vorschläge von vier interdisziplinären Planer-Teams mit unterschiedlichen Schwerpunkten münden dabei in eine Synthese.

Zugänglichkeit für alle als Merkmal des öffentlichen Verkehrs

Marta Kwiatkowski, Senior Researcher & Deputy Head Think-Tank Gottlieb-Duttweiler-Institut und Verwaltungsratspräsidentin von Bernmobil, spiegelte die geäusserten Vorstellungen zur Zukunft des städtischen öffentlichen Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Perspektive der Kundinnen und Kunden. «Der klassische öffentliche Verkehr mit seiner Fähigkeit, auf wenig Fläche viele Menschen zu transportieren, bleibt gerade auch unter den Vorzeichen des Klimaschutzes in Zukunft das effizienteste Verkehrsmittel», sagt sie, und: «Öffentlicher Verkehr, das heisst in Zukunft mehr denn je Mobilität, die für alle zugänglich ist». Sie postuliert eine Neudefinition des öffentlichen Verkehrs, bei dem die staatlichen Besteller die Gesamtmobilität ihrer Bevölkerung vor Augen haben sollen. Zudem soll das System des Direkten Verkehrs, des heutigen nationalen Tarifverbundes aller Verkehrsunternehmen, weiterentwickelt werden. Dadurch soll die Einfachheit und Durchlässigkeit des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz auch dann beibehalten werden, wenn neue Angebote in diesen integriert werden – Verknüpfung heisst das Gebot der Stunde. Für die städtische Mobilität postuliert die Zukunftsforscherin «einen Dimensionierer»: Wer diese Rolle spielen soll, das Gemeinwesen, als Ganzes, eine spezifische Behörde, oder ob Verkehrsunternehmen in diese Richtung weiterzuentwickeln sind, ist für sie offen: «Das ist noch auszuhandeln», sagt sie.

Der SKM-Präsident und Luzerner Stadtrat Adrian Borgula unterstrich in seinem Schlusswort, all der neuen technischen Möglichkeiten und der Faszination zum Trotz, die für viele von diesen ausgeht, seien zwei weitere Faktoren für die Weiterentwicklung der Mobilität im Allgemeinen und des öffentlichen Verkehrs im Speziellen im Auge zu behalten. Zum einen, dass Mobilität nicht nur eine strikt rationale Materie sei, sondern in hohem Masse auch einen Erlebnis- und Gesundheitscharakter habe. In diesem Zusammenhang mahnte er an, das Zufussgehen als elementare sowie flächeneffizienteste und umweltfreundlichste Fortbewegungsart nicht auszublenden und konsequent in Transportketten zu integrieren. Zum anderen bleibe aller Digitalisierung und Automatisierung zum Trotz die Interaktion zwischen Menschen wichtig. In diesem Sinne freute ihn in besonderem Masse die Erkenntnis der Lausanner Verkehrsbetriebe, dass die Fahrgäste bei den neuen Bedarfsangeboten des öffentlichen Verkehrs vor allem auch den direkten Kontakt mit den Chauffeusen und Chauffeuren schätzen.

Weiterführende Informationen: www.skm-cvm.ch

Ergänzende Fragen: info@skm-cvm.ch