

# Automatisierte Fahrzeuge: Mögliche Angebotsformen im kollektiven Verkehr (ÖV und ÖIV)



**Die Digitalisierung und die Automatisierung im Verkehr ermöglichen neue Angebote zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr: Der öffentliche Individualverkehr (ÖIV) entsteht! EBP erstellte eine Studie zu den Chancen und Risiken des ÖIV.**

Wie sehen die neuen Angebote aus? Wie stellen sich die neuen Angebote aus Sicht der Kunden dar und wie wird sich der Modal-Split verändern? Welche Regulierungen braucht es und auf welche sollte verzichtet werden?

## Neue Angebotsformen

Mit der Digitalisierung und Automatisierung im Verkehr können neue Angebotsformen entstehen (sogenannter öffentlicher Individualverkehr oder ÖIV). Diese zeichnen sich gegenüber dem klassischen ÖV dadurch aus, dass sie flexiblere Abfahrtszeiten (on-demand Verkehr) und Routen/Linien sowie variable Halte (ohne ortsfeste Haltestellen) bieten können. Gegenüber dem herkömmlichen Individualverkehr zeichnet sich der ÖIV dadurch aus, dass eine Person ein von einem Unternehmen angebotenes Fahrzeug nutzt, welches auch von anderen Personen während seiner Fahrt (zeitweise) mitgenutzt werden kann (= simultanes Teilen des Fahrzeugs). Wir sehen eine Weiterentwicklung des heutigen ÖV zu einem Basic-Angebot und zwei neue denkbare ÖIV-Produkte (Flex und Select), die sich hinsichtlich Flexibilität des Angebots und Individualität der Nutzung unterscheiden. Die Kunden können je

## Auftraggeber

BaslerFonds, Städteverband sowie weitere Partner

## Fakten

Zeitraum 2017 - 2018

Projektland Schweiz

## Ansprechpersonen

Frank Bruns  
frank.bruns@ebp.ch

Marco Rothenfluh  
marco.rothenfluh@ebp.ch

nach Reise die unterschiedlichen Angebote flexibel kombinieren.

### **Nachfragepotenzial und Einschätzungen zur Wirtschaftlichkeit**

Die neuen Angebotsformen Flex und Select sind aus Kundensicht attraktiv, weil sie eine Alternative zum Besitz eines eigenen Fahrzeugs darstellen. Zudem ist der ÖIV flexibler als der heutige ÖV. Gegenüber dem Privatverkehr resultieren für den Fahrgast nur geringe oder gar keine Fahrzeitverlängerungen und geringe Komforteinbussen. In städtischen Räumen ist auch eine Priorisierung des ÖIV gegenüber dem Privatverkehr denkbar. Das Potenzial für eine veränderte Verkehrsmittelwahl stufen wir jedoch nicht über alle Räume als gleich hoch ein. Der Anteil des ÖIV (Basic, Flex und Select) an der Gesamtverkehrsleistung dürfte sich auf allen Relationen gegenüber heute erhöhen, das Nachfragepotenzial des kollektiven Verkehrs sinkt aber, je disperser die Raumstruktur ist.

### **Regulierung**

Bund, Kantone und Gemeinden streben einen umwelt- und stadtverträglichen Verkehr an. Die verbesserten und neuen Angebote im ÖIV haben das Potenzial, zur Realisierung dieses Ziels beizutragen. Voraussetzung hierfür ist aber, dass sie den Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes verbessern und die durchschnittliche Besetzung über alle Fahrzeuge erhöhen können. Dies kann durch entsprechende Rahmenbedingungen möglich werden, unter anderem:

- Erarbeiten eines Zulassungsverfahrens für ÖIV-Anbieter sowie Prüfen etwaiger Betriebsauflagen, u.a. hinsichtlich Parkierung- und Wartungsmöglichkeiten, technischer Ausstattung der Fahrzeuge (zur Integration in ein städtisches Verkehrsmanagement), Vorgaben zur Beeinflussung des Verkehrsaufkommens.
- Die heutigen Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr haben aufgrund ihrer Erfahrungen und Ausstattungen (z.B. Werkhallen) gute Startbedingungen, um entsprechende Angebote zu erstellen. Einige ÖIV-Angebote dürften eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Hier ist der Rechts- und Finanzrahmen so auszugestalten, dass die heutigen Transportunternehmen die Chance haben, entsprechend agieren zu können, wobei eigenwirtschaftliche Angebote von staatlich abgegoltenen Angeboten gut voneinander abzugrenzen sind. Gleichzeitig sind Chancen für neue Anbieter zu ermöglichen.

### **Handlungsempfehlungen**

Der Bericht (Veröffentlichung: 2. Halbjahr 2018) enthält Handlungsempfehlungen für öffentliche Transportunternehmen, Städte und Kantone sowie für den Bund.

## Projektpartner

Der Bericht wurde gemeinsam mit der Schweizerischen Südostbahn (SOB) erarbeitet.

## Vertiefungsstudien als Teil eines Gesamtpakets

Das Projekt war Teil einer umfassenden Studie zum **Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Alltag**. In ihrem Rahmen entstand eine **Grundlagenanalyse** sowie weitere Vertiefungsstudien zu den Themen:

- Verkehrstechnik
- Verkehrssicherheit
- Daten- und IT-Infrastrukturen
- Güterverkehr und Citylogistik
- Auswirkungen auf Ressourcen, Umwelt und Klima
- Herausforderungen für Städte und Agglomerationen

## Ergebnis aller Studien

Die Folgerungen aus den Studien haben wir in einer Synthese zusammengefasst: **Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Alltag - Denkbare Anwendungen und Effekte in der Schweiz, Synthese vom 5. September 2018**