

Busverkehr in der Sharing Economy

Prof. Kay Mitusch,
bdo-EXPERTEN-FORUM „BUS 4.0“
Berlin 15.03.2016

Institut für Volkswirtschaftslehre (ECON), Netzwerkökonomie



Quelle: Mercedes-Benz

Was ist Sharing Economy?

Lawrence Lessig, 2008: “Collaborative consumption made by the activities of sharing, exchanging, and rental of resources without owning the goods.”

Gemeinsamer Konsum von Gütern aller Art durch Teilen, Tauschen oder Mieten der Güter, ohne Eigentum an ihnen zu haben

Nutzung, Nießbrauch, Besitz ohne Eigentum

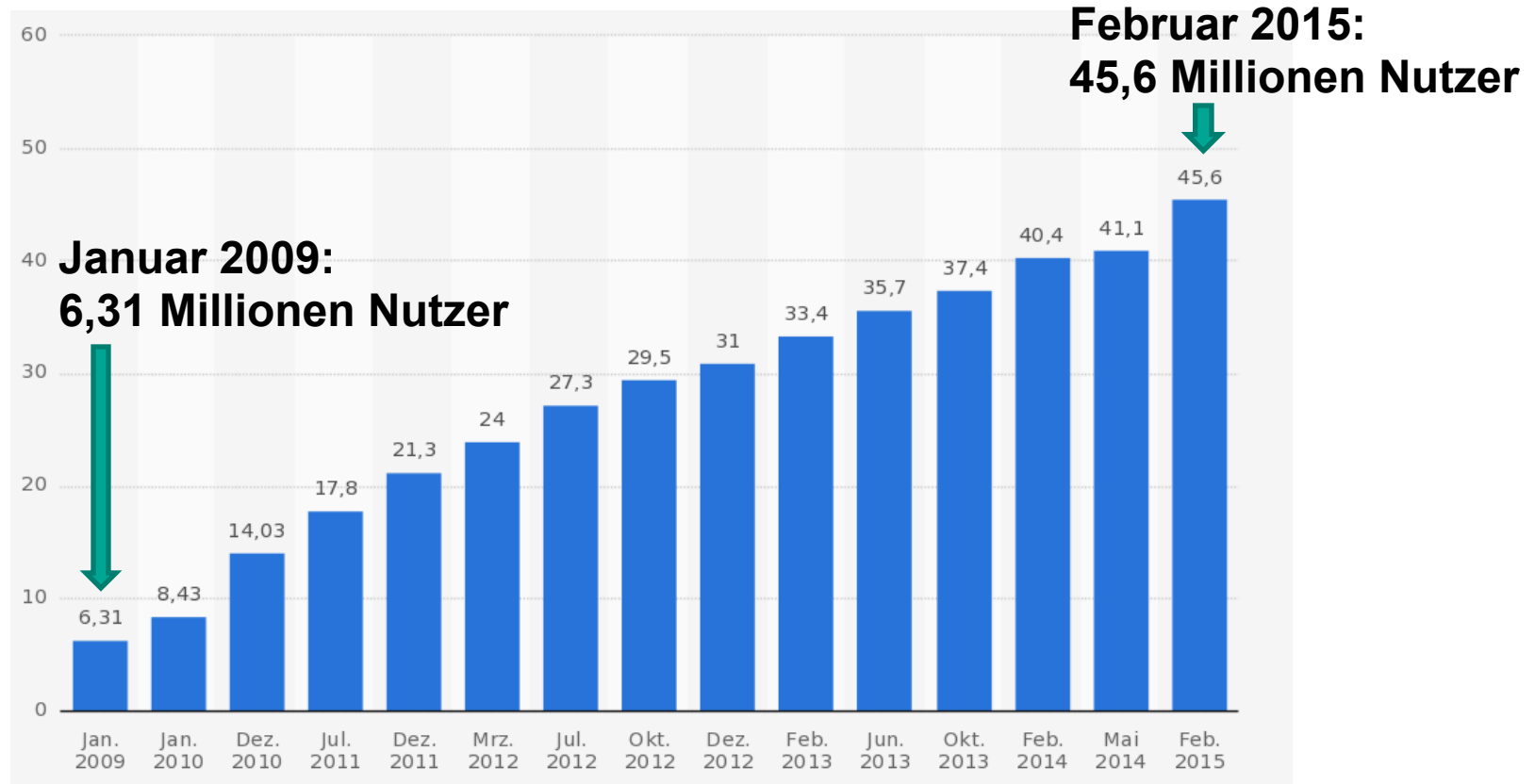
Was ist Sharing Economy?

Das beste traditionelle Beispiel ist der Bus
oder ÖPNV allgemein

Aber: traditionell ist gefährlich! Smart ist in!

Entwicklung der Smartphone-Nutzer

Personen in Millionen



Quelle: Statistica

Was ist Sharing Economy?

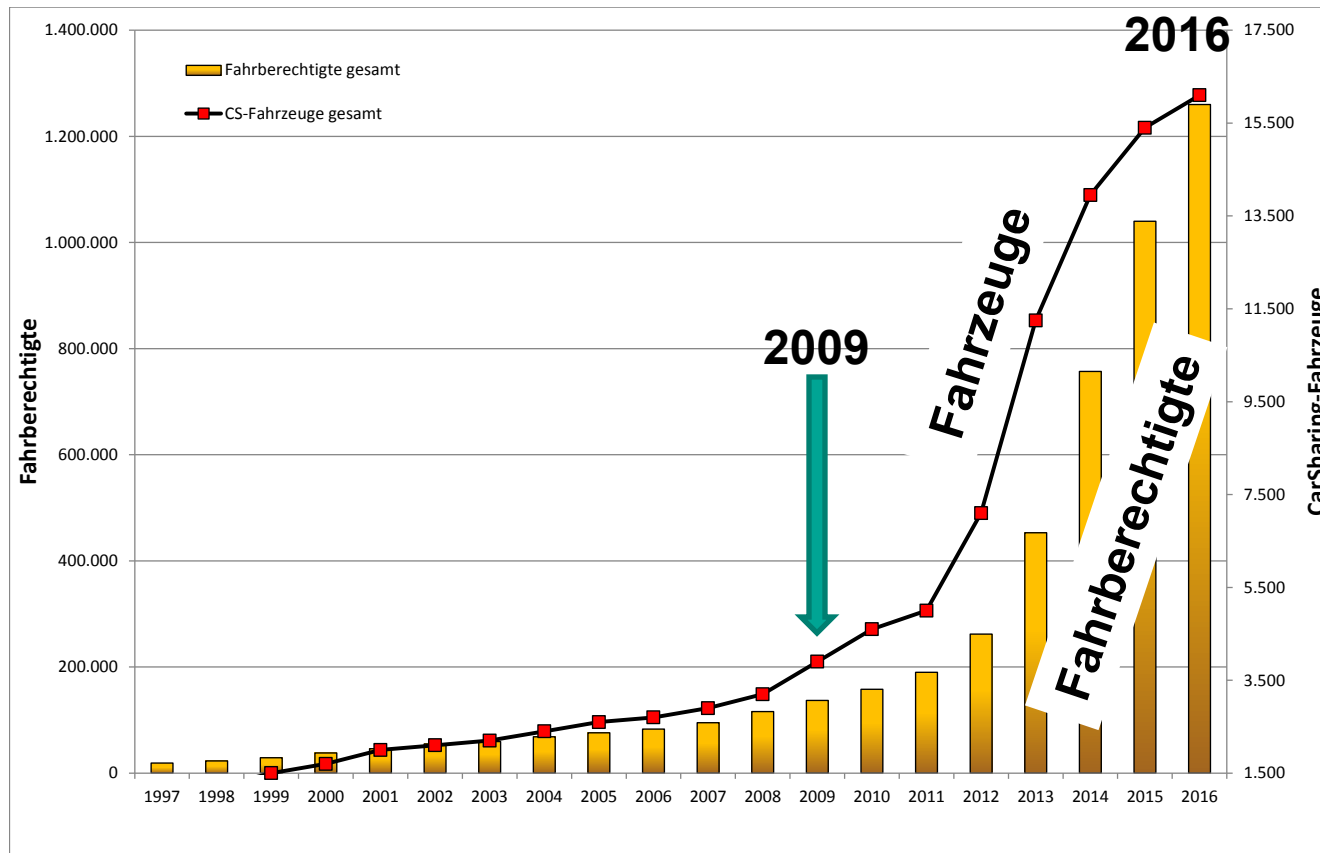
Das beste traditionelle Beispiel ist der Bus
oder ÖPNV allgemein

Aber: traditionell ist gefährlich! Smart ist in!

Kleinste Nutzungskomponenten von Gütern
werden **flexibel vermarktet** unter Einsatz von
Smart-Apps, die **Information** und **Transaktion**
ermöglichen.

Entwicklung des Carsharing

Fahrzeuge und Fahrberechtigte



Quelle: Bundesverband Carsharing

Drängende Fragen

1. Wie ergeht es dem traditionellen Busverkehr in der Sharing Economy?
2. Kann der Bus an der Sharing Economy teilnehmen?

Drängende Fragen

1. Wie ergeht es dem traditionellen Busverkehr in der Sharing Economy?
2. Kann der Bus an der Sharing Economy teilnehmen?

Traditioneller Busverkehr in der Sharing Economy

- Carsharing, Bikesharing, Ridesharing
- Sind sie substitutiv oder komplementär zur Busnutzung?
- Konkurrenz oder Ergänzung?

- Hinsichtlich des Autokaufs oder des traditionellen Mietautos (Ganz- oder Mehrtagesmietung) eher komplementär, also Ergänzung
- Hinsichtlich der einzelnen Fahrten muss sich der Bus etwas einfallen lassen

Gemeinsame Angebote Carsharing und der städtische Busverkehr

- Gemeinsames Tarifangebot
- Vorzugskonditionen für Carsharingnutzer bei Verkehrsunternehmen
- gegenseitige Vergünstigungen
- Mobilpakete
- gemeinsamer Vertrieb

Ziel des kombinierten Mobilitätsangebots

- Höhere Kundenbindung für ÖPNV
- Vermeiden von Anschaffung privater Pkws oder traditioneller (Mehr-)Tagesmietung von Pkws
- Erreichen neuer Kundengruppen
- ÖPNV profitiert von Innovationskraft des Carsharingsystems
- Förderung der Elektromobilität

Drängende Fragen

1. Wie ergeht es dem traditionellen Busverkehr in der Sharing Economy?
2. Kann der Bus an der Sharing Economy teilnehmen?

Kann der Bus an der Sharing Economy teilnehmen?

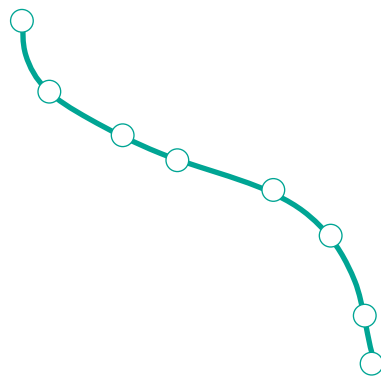
Ist das Fahrzeug Bus zu groß für die Sharing Economy?

Wie müssen Bus und Busunternehmen sich anpassen?

Antwort 1 (dünn besiedelt): Flexibilisierung des Busangebots

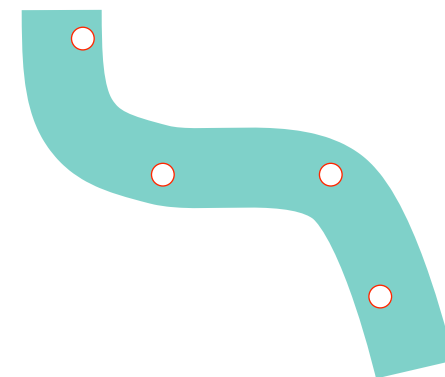
- Fahrzeuge verkleinern / heterogenisieren: Vom Bus zum Kleinbus bis Gruppentaxi
- Touren flexibilisieren

Herkömmliche Buslinie



○ Haltestellen

Bedienungs-Korridor



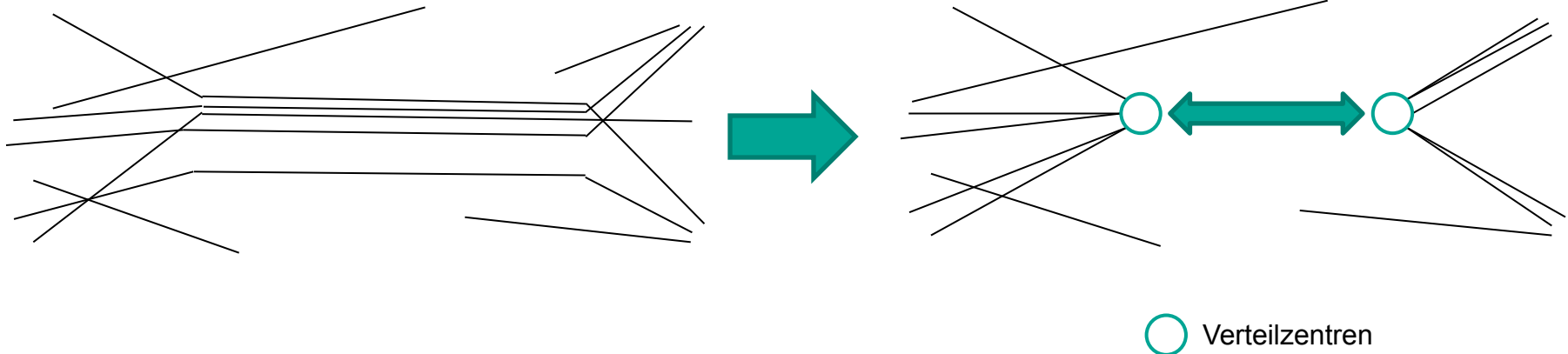
○ Pflicht-Haltepunkte

Antwort 2 (dicht besiedelt): Busnetz als Backbone des Drive- /Ride-Sharing Internets

- These: Die Verkehrsbelastung in großen Städten wird nicht abnehmen
- Lösung durch intelligent „ÖApp“-gesteuerte ÖPNV-Infrastruktur-Systeme: Busspuren mit grüner Welle und Vorfahrt für große Busse
- Busse für den „Hauptlauf“ intermodaler Verkehrsketten

Antwort 2 (dicht besiedelt): Busnetz als Backbone des Drive- /Ride-Sharing Internets

- Busse für den „Hauptlauf“
- Anschlüsse an zentralen Plätzen z.B. mit privaten Apps koordiniert



Kann der Bus an der Sharing Economy teilnehmen?

Ist das Fahrzeug Bus zu groß für die Sharing Economy?

Zusammenfassung

- Möglicherweise muss er auch kleiner und flexibler werden
- ÖPNV in Verbindung mit smarterer ÖStraßeninfra-Steuerung kann die Verkehrsprobleme der Innenstädte lindern

Wie müssen Bus und Busunternehmen sich anpassen?

Kann der Bus an der Sharing Economy teilnehmen?

Ist das Fahrzeug Bus zu groß für die Sharing Economy?

Zusammenfassung

- Möglicherweise muss er auch kleiner und flexibler werden
- ÖPNV in Verbindung mit smarterer ÖStraßeninfra-Steuerung kann die Verkehrsprobleme der Innenstädte lindern

Wie müssen Bus und Busunternehmen sich anpassen?

Wie müssen Bus und Busunternehmen sich noch anpassen?

■ Aktuelle Informationen

über:

- Verspätungen
- Anzahl freier Sitzplätze
- Durchschnittsgeschwindigkeit

■ Elektronische auch multimodale Ticketdienste



Wie müssen Bus und Busunternehmen sich noch anpassen?

Beschleunigungsarmes Fahren!

managen und mittels Sensoren kontrollieren und belohnen

**Vielen Dank für die Aufmerksamkeit
und allzeit gute (Mit-)Fahrt!**

Prof. Kay Mitusch

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

Netzwerkökonomie

mitusch@kit.edu