

Mobility as a Service (MaaS) - Game Changer für urbane Mobilität?

Difu-Dialog, 12. Februar 2020

Einführung in das Thema

Dr. Jürgen Gies
Deutsches Institut für Urbanistik

Mobility as a Service (MaaS)?

- MaaS ist keine einzelne Mobilitätsdienstleistung
- MaaS bedeutet:
 - Integration von verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen
 - ÖPNV, Carsharing, Bikeshaaring, Ridepooling, Taxi, Autovermietung, ...
 - Verschiedene Mobilitätsdienste werden zu einem digitalen Mobilitätsangebot zusammengefasst (ein Zugang)
 - Zusammenstellung von individuellen Mobilitätsdienste-Portfolios
 - Zielsetzung: Multi- und Intermodalität substituieren den privaten PKW
- Wenn sich einzelne Mobilitätsdienste das Label „Mobility as a Service“ geben, ist das geschicktes Marketing







Kontext: Digitale Marktplätze

- Aus dem Alltag sind Plattformökonomien nicht mehr wegzudenken, bspw.
 - Unterhaltung (Netflix)
 - Versandhandel (Amazon)
 - Übernachtung (HRS, AirBnB)
 - Wohnungen (ImmobilienScout24)
 - Mobilität (BlaBlaCar)
- Plattformbetreiber erbringt die Leistung nicht selbst
- Wirtschaftliche Basis des Geschäftsmodells: Werbung, Vermittlungsgebühr
- Größe ist bei einer Plattform der entscheidende Wettbewerbsvorteil - „The winner takes it all.“
- Monopolisierung: Machtverschiebung hin zu den Plattformen (Preise, angebotene Mengen)
- Wird jemand zu Amazon, Netflix, ... der Mobilität? Wer?

MaaS: Bsp. Helsinki

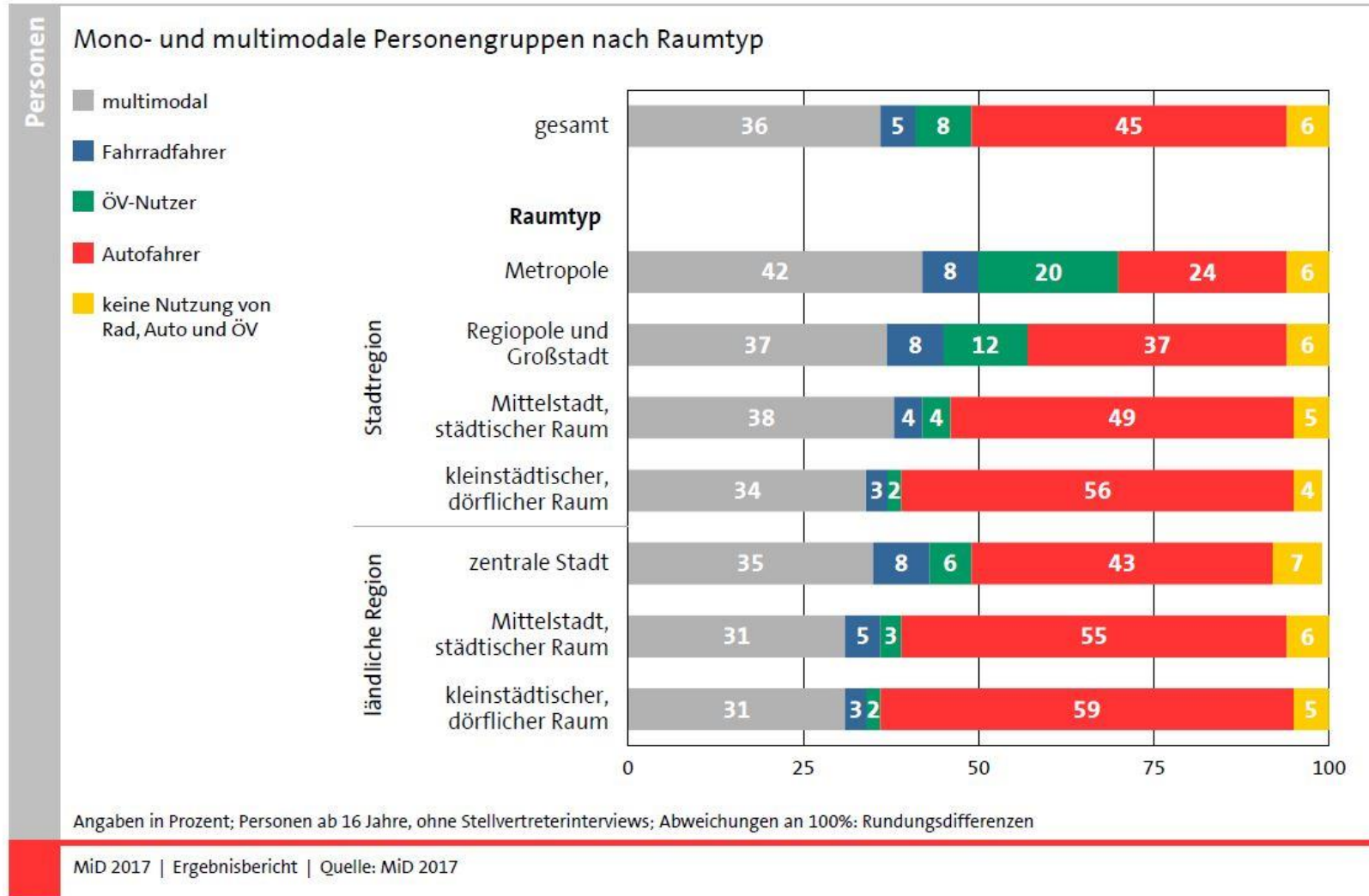
- Startup “MaaS Global” - Einführung der Mobilitätsapp “Whim” im Oktober 2016
- Whim ermöglicht Planung und Bezahlung für verschiedene Verkehrsmittel

			
Whim Urban 30	Whim Weekend	Whim Unlimited	Whim to Go
€59,7	€249	€499	Pay as you go
/ 30 days	/ 30 days	/ month	
30-day HSL ticket, City bike, €10 taxis and access to book and pay TIER e-scooters.	Weekend rental car, 30-day HSL ticket, city bike, TIER e-scooters and discounted taxis.	Access to car, taxi, public transport, TIER e-scooter and city bike.	Each trip is paid separately with no subscription fee.
read more	read more	read more	read more

Status quo in Deutschland

- „Single Sign-on“ für den ÖPNV kennen wir: Verkehrsverbünde!
 - Wurden geschaffen, weil Autofahren einfach ist / keine Grenzen kennt
 - „Frontend“: die Verbundfahrkarte
 - „Backend“: ziemlich kompliziert - Ausgleich von Durchtarifizierungs- und Tarifharmonisierungsverlusten, Einnahmenaufteilung, Aufgabenverteilung zw. Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft, ...
 - Regelungen zu Verkehrsverbänden in den ÖPNV-Gesetzen der Länder
- „MaaS“ in Deutschland
 - Bsp. für Plattformen: Qixxit, Reach Now, DB Navigator, ÖPNV-Brancheninitiative „Mobility inside“
 - Mobilität in Deutschland (MiD 2017)
 - 44% der Befragten haben bereits eine digitale Fahrplan- / Verspätungsauskunft genutzt
 - 17% haben Fahrkarten über mobile Endgeräte gekauft
 - Rechtsrahmen
 - Delegierte VO 2017/1926 für multimodale Reiseinformationen [IVS-Ri 2010/40/EU; IVSG]
 - Umsetzung der novellierten PSI-Richtlinie (EU 2019/1024) - „Richtlinie über die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors“ (17.07.2021)

Verkehrsmittelnutzung überwiegend monomodal unterwegs!



MaaS benötigt Angebote im realen Raum



MaaS in Deutschland

wo liegen die Knackpunkte?

- Mangelnde Verfügbarkeit von Verkehrsmittelalternativen zum privaten PKW
- Datenbereitstellung und -verfügbarkeit
- Begrenzter Kooperationswille bei den Beteiligten (Kundendaten, Kannibalisierung)
- Anbieter eines Dienstes als Integratoren (bspw. Uber, DB AG) vs. neutrale Integratoren
- Machtfragen: Welche Leistungen werden in welcher Reihenfolge angeboten
- Unklare Geschäftsmodelle

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Jürgen Gies
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH
Zimmerstraße 13-15, 10969 Berlin
Tel.: +49 (0)30/39001-240
E-Mail: gies@difu.de

