

# Zusammenarbeit fragmentierter Akteure in der Mobilitätskette – eine Vision

## SVWG Forum

---

Bern, 27.9.2022

Referent: Thierry Lalive d'Épinay

# Wie soll die Zusammenarbeit fragmentierter Akteure in der Mobilität in Zukunft in einer durchgängigen Mobilitätskette verankert werden? – eine Vision

«Einstieg»

Fakten

Gesamtsystem Mobilität

Lösungsansatz

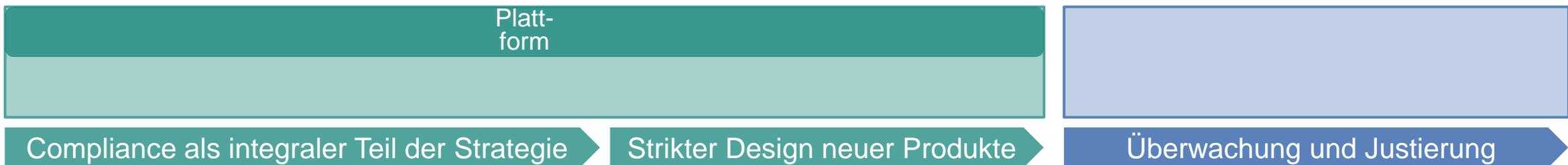
# Aus einer anderen Welt: Transferierbare Lehren eines grossen Konzerns



**Bisher:** Compliance Officer + Team (28)



**Nach Redesign Operating Modell:** Compliance Officer + Team (12)



Die Implementation von Mobilitätshubs muss jeweils als Teil eines Gesamtsystems beurteilt werden

Einordnung von Mobilitätshubs

## Durchgängige Mobilität

**Verkehrsart 1**

**D**

**Verkehrsart 2**

**Drehscheibe**

# Wie soll die Zusammenarbeit fragmentierter Akteure in der Mobilität in Zukunft in einer durchgängigen Mobilitätskette verankert werden? – eine Vision

«Einstieg»

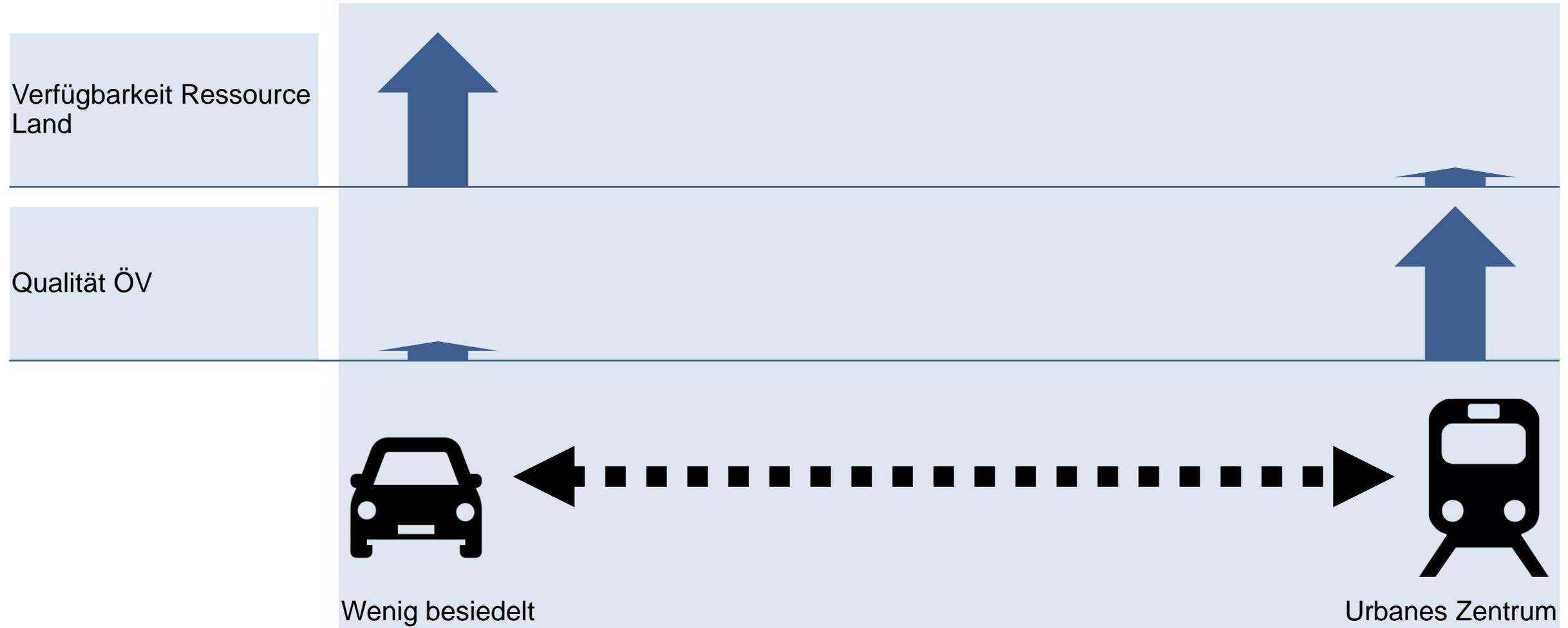
Fakten

Gesamtsystem Mobilität

Lösungsansatz

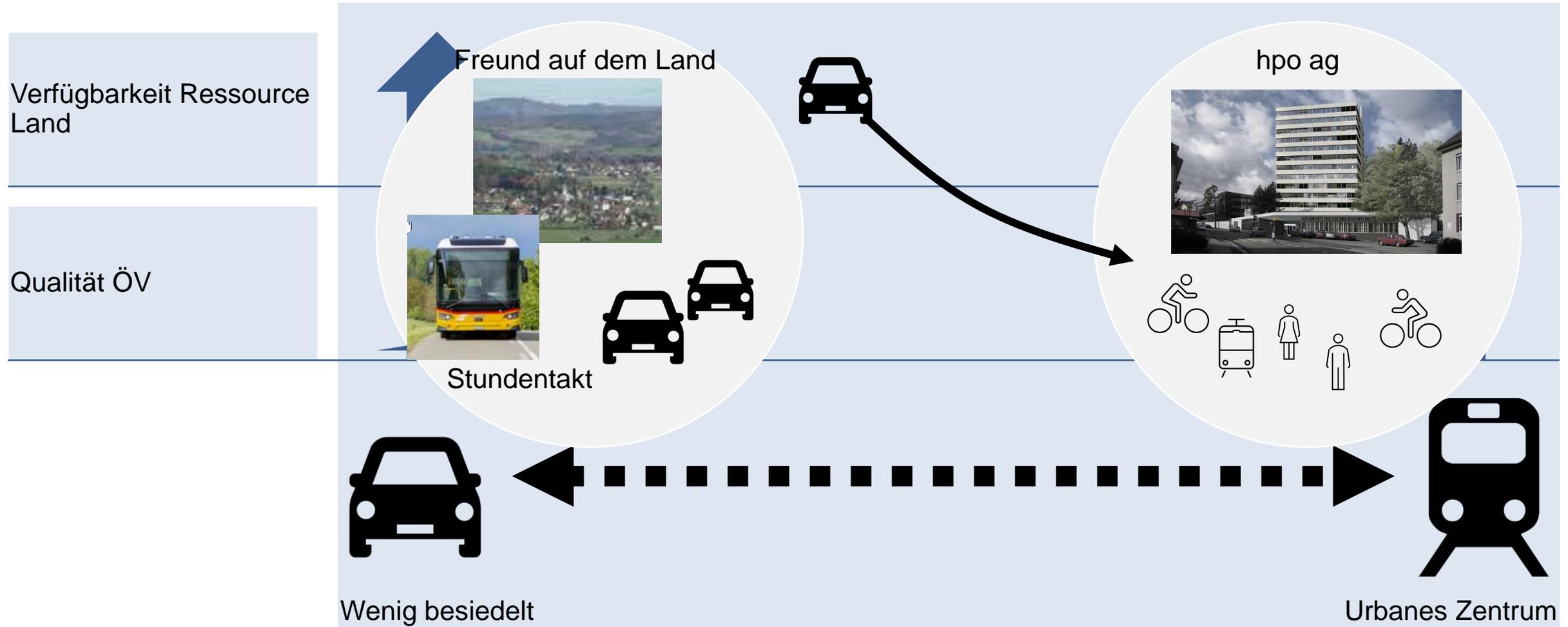
# Unterschiedliche Siedlungstypen bedingen verschiedene Transportmittel

## Fakt Nr. 1: Siedlungstypen



# Unterschiedliche Siedlungstypen bedingen verschiedene Transportmittel

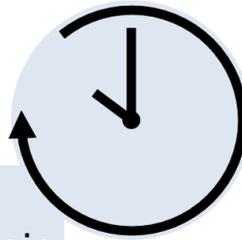
## Fakt Nr. 1: Siedlungstypen



# Ein bisschen Stau ist besser als umsteigen

## Fakt Nr. 2: Komfort/ Kundenbedürfnisse

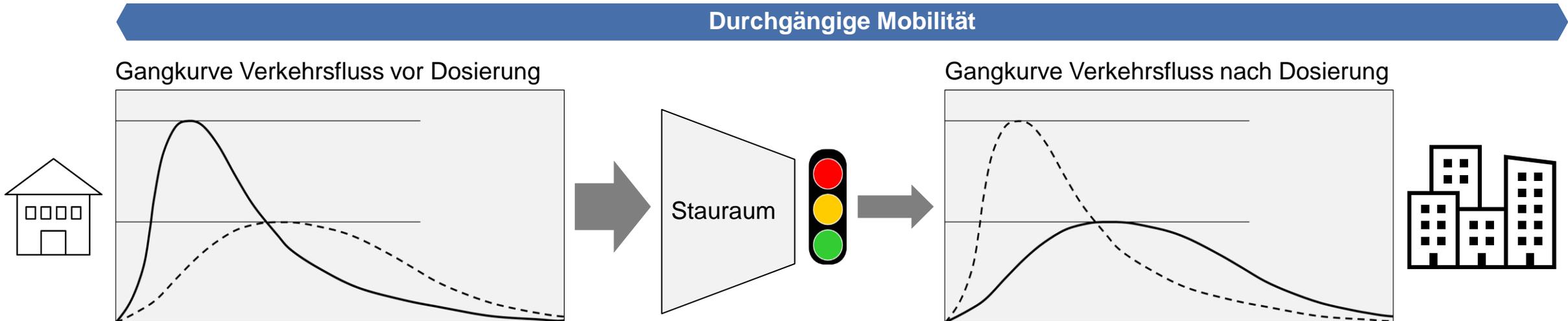
- Die Ressource «Zeit» ist das wichtigste einzelne Kriterium zur Wahl des Verkehrsmittels. Im ÖV kann ein Teil der Fahrzeit als Arbeitszeit rekuperiert werden.
- Subjektiv empfundener Komfort ist ebenfalls ein wichtiges Kriterium zur Wahl des Verkehrsmittels.
- Ein Umsteigevorgang wird als Komfort-mindernd betrachtet, Längere Reisezeiten oder Stauzeiten werden als das «kleinere Übel» empfunden.
- Ohne Stau kein Umsteigen von MIV-Affinen zum ÖV.



# Dosierung des MIV vor urbanen Zentren führt zu geplantem Stau

## Fakt Nr. 3: Dosierung des MIV in urbanen Zentren

- Unerwünschter MIV in Zentren führt zu Dosierungsmassnahmen für den MIV.
- Dies führt zu Rückstau, der flächenmässig dem zurückgehaltenen Volumen entspricht und bis zu den Hochleistungsstrassen stauen kann.
- Dieser Stau kann für MIV-Affine durch keine Massnahmen vermieden werden.



# Multimodale Mobilitätshubs mit MIV sind limitiert

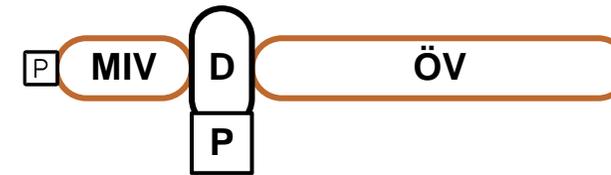
## Fakt Nr. 4: Multimodale Mobilitätshubs

### Durchgängige Mobilität



- Multimodale Drehscheiben **innerhalb des ÖV** benötigen wenig Raum und erlauben kurze Wege.

### Durchgängige Mobilität



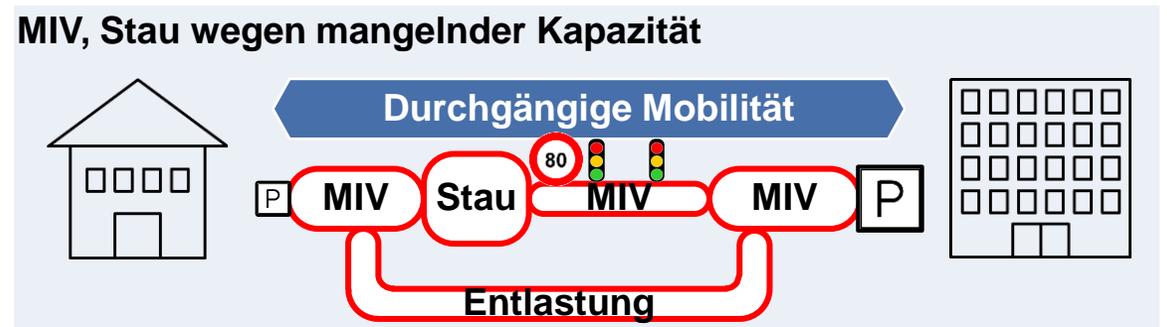
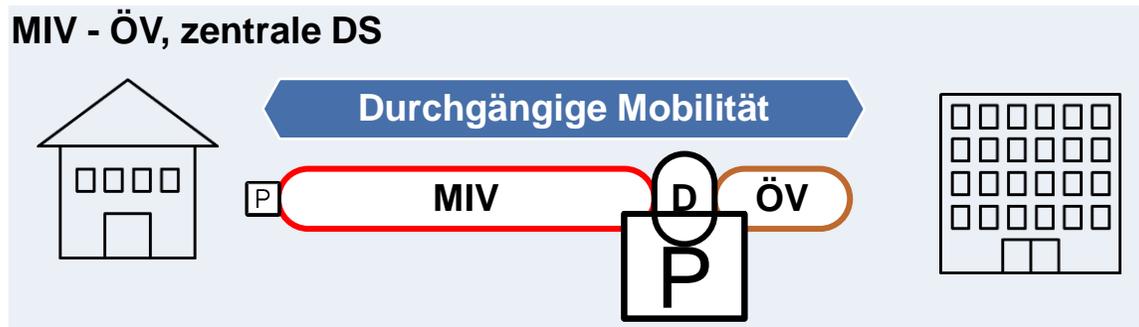
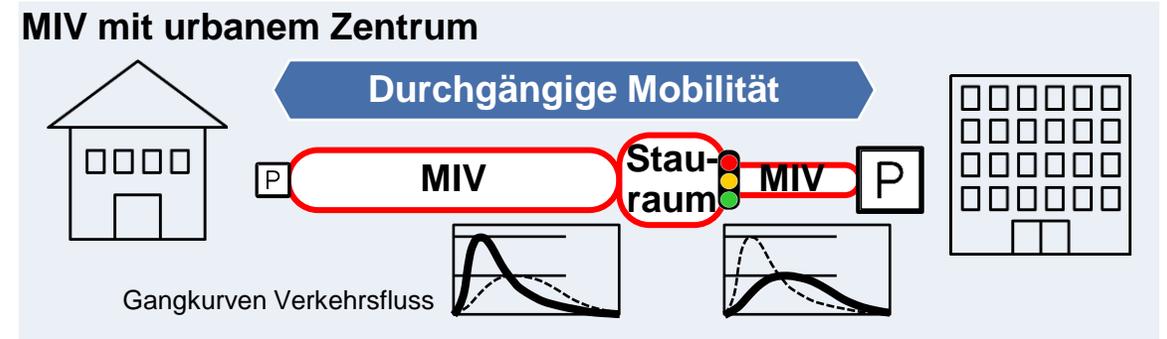
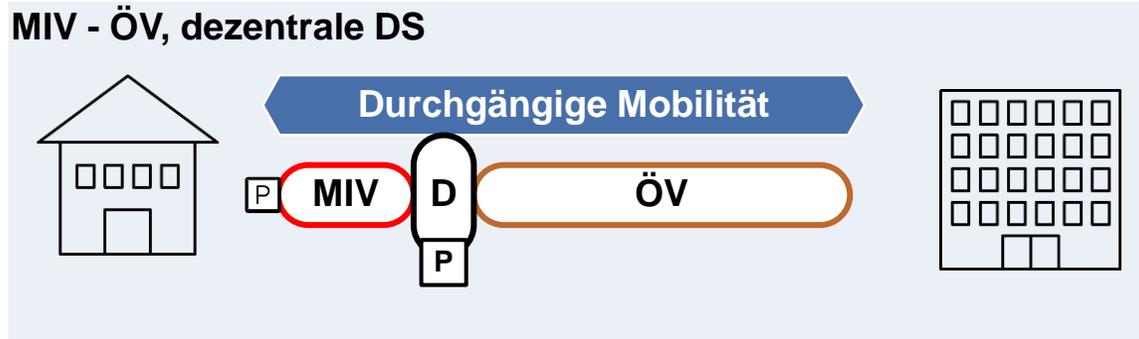
- Multimodale Drehscheiben **mit MIV**
  - benötigen Parkraum, der praktisch dem verlagerten Verkehrsstrom entspricht.
  - benötigen kurze Wege, was die maximale Grösse auf unter ca. 900 Fahrzeuge limitiert.
  - sind in der Nähe von urbanen Zentren unverhältnismässig teuer (teure Flächen) und **praktisch wirkungslos**.
  - Können Rebound Effekte und zusätzlichen MIV erzeugen.

**Die Bahnhöfe müssen wir nicht mehr erfinden!**

# Folgendes Strukturraster hilft, die Schnittstellen-Fälle in der Durchgängigen Mobilität einzuordnen

## Grundsätzliche Modi

ÖV beinhaltet auch LV



# Die Relevanz der Schnittstellen wird sich dynamisch verändern, der ÖV-/ LV-Anteil wird steigen

Entwicklung zu mehr ÖV mit steigender Attraktivität / Verfügbarkeit des ÖV

MIV ohne urbanes Zentrum



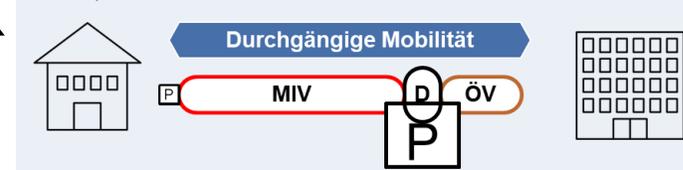
«Idealfall» MIV-Affine bzw. **Bewohner ländlicher Gegenden ohne genügenden ÖV**

MIV mit urbanem Zentrum



MIV-Affine nehmen **Stauzeiten** in Kauf

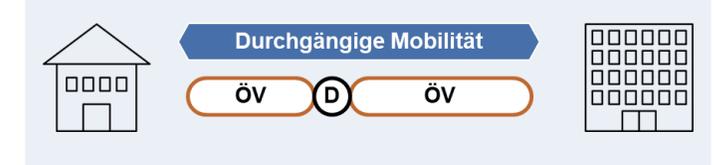
MIV - ÖV, zentrale DS



Bei zu grossen Stauzeiten **später Umstieg auf ÖV**

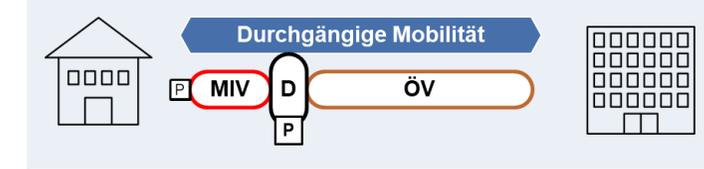
Je nach Verfügbarkeit und Qualität des ÖV-Angebots kann sich das Mobilitätsverhalten in Richtung eines höheren ÖV-Anteils verändern.

Rein ÖV



Bei genügender Erschliessung gesamte Strecke im ÖV

MIV - ÖV, dezentrale DS



Vorzugsweise Umstieg auf ÖV **nahe am Ausgangsort**

# Wie soll die Zusammenarbeit fragmentierter Akteure in der Mobilität in Zukunft in einer durchgängigen Mobilitätskette verankert werden? – eine Vision

«Einstieg»

Fakten

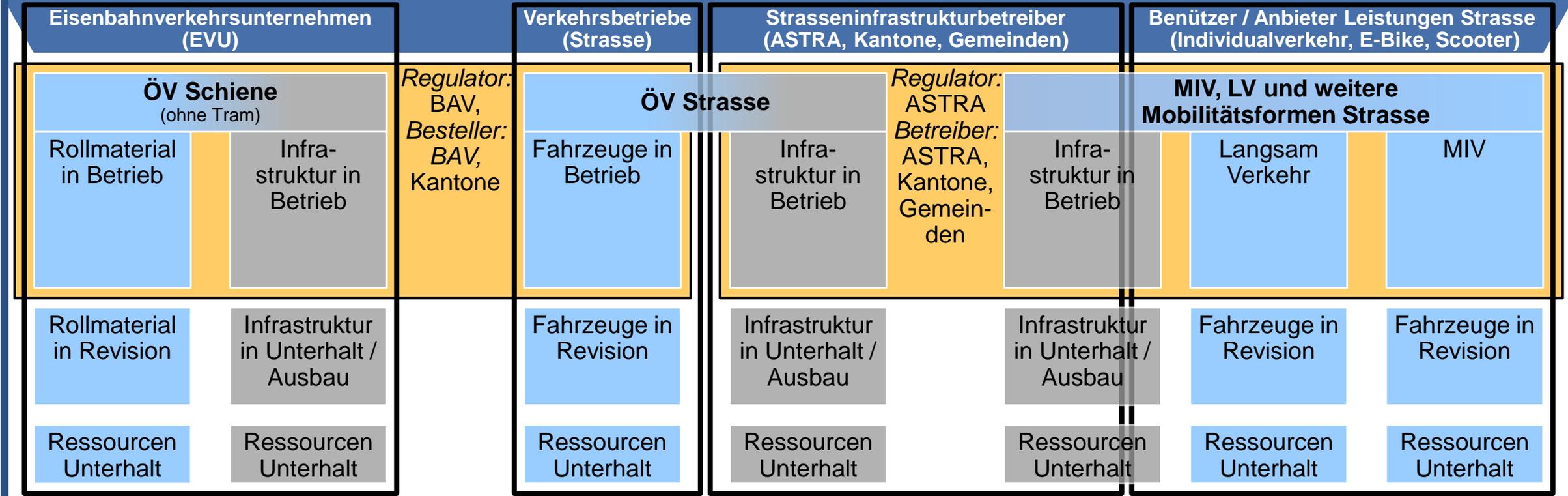
Gesamtsystem Mobilität

Lösungsansatz

# Gesamtsystem

Raumentwicklung, Energie, Umwelt: ARE, BFE, BAFU und kantonale Ämter

## Durchgängige Mobilität aus Sicht Mobilitätskunden & Ressourceneffizienz



# Fazit: Fünf unterschiedlich abgegrenzte Dimensionen lassen kein systematisch entwickeltes Gesamtsystem zu

## Übersicht der 5 Dimensionen

Das Gesamtsystem zeigt fünf Dimensionen:

- **vier Gruppen von Akteuren:** Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Verkehrsbetriebe Strasse, Strasseninfrastrukturbetreiber und Benützer / Anbieter Leistungen Strasse
- **drei Verkehrsarten:** ÖV Schiene, ÖV Strasse, Benützer / Anbieter Strasse
- je aufgeteilt in **Infrastruktur und Fahrzeuge**
- Ressourcen für **Betrieb, Revision und Unterhalt**
- Einflussbereiche der **Behörden.**

# Wie soll die Zusammenarbeit fragmentierter Akteure in der Mobilität in Zukunft in einer durchgängigen Mobilitätskette verankert werden? – eine Vision

«Einstieg»

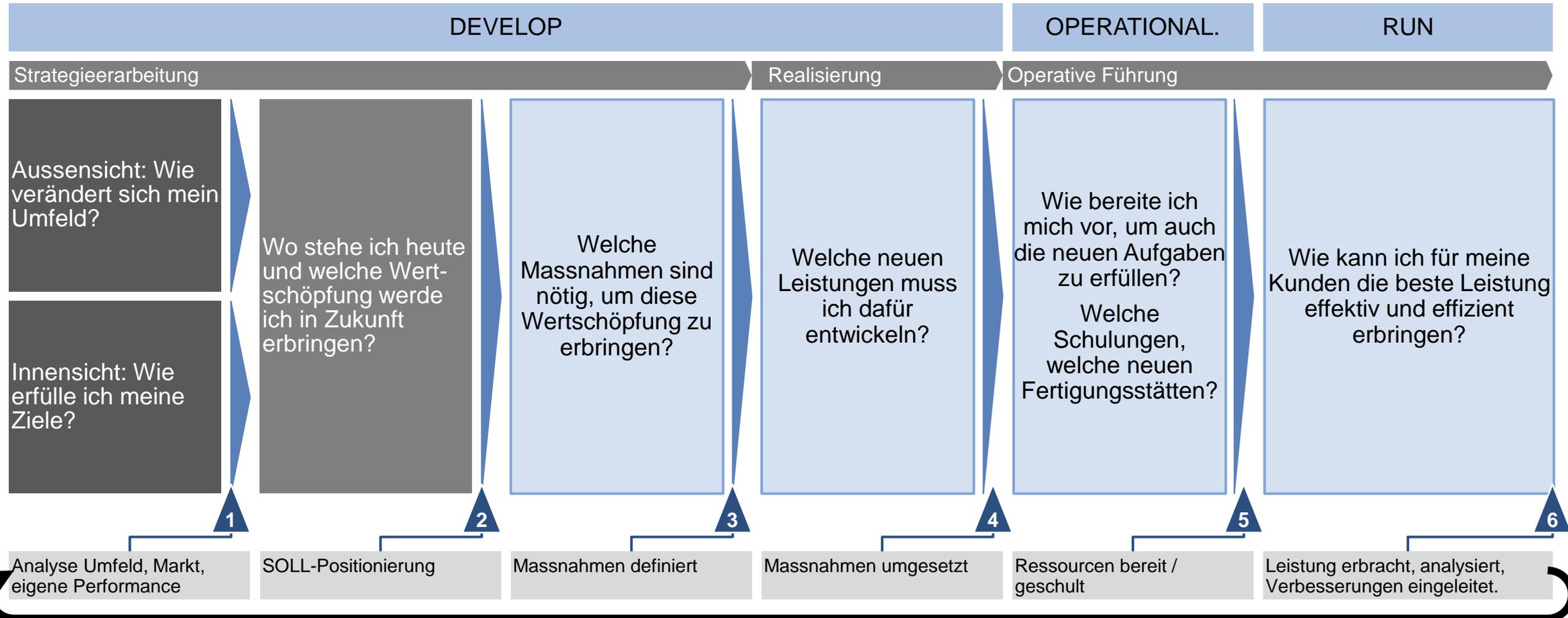
Fakten

Gesamtsystem Mobilität

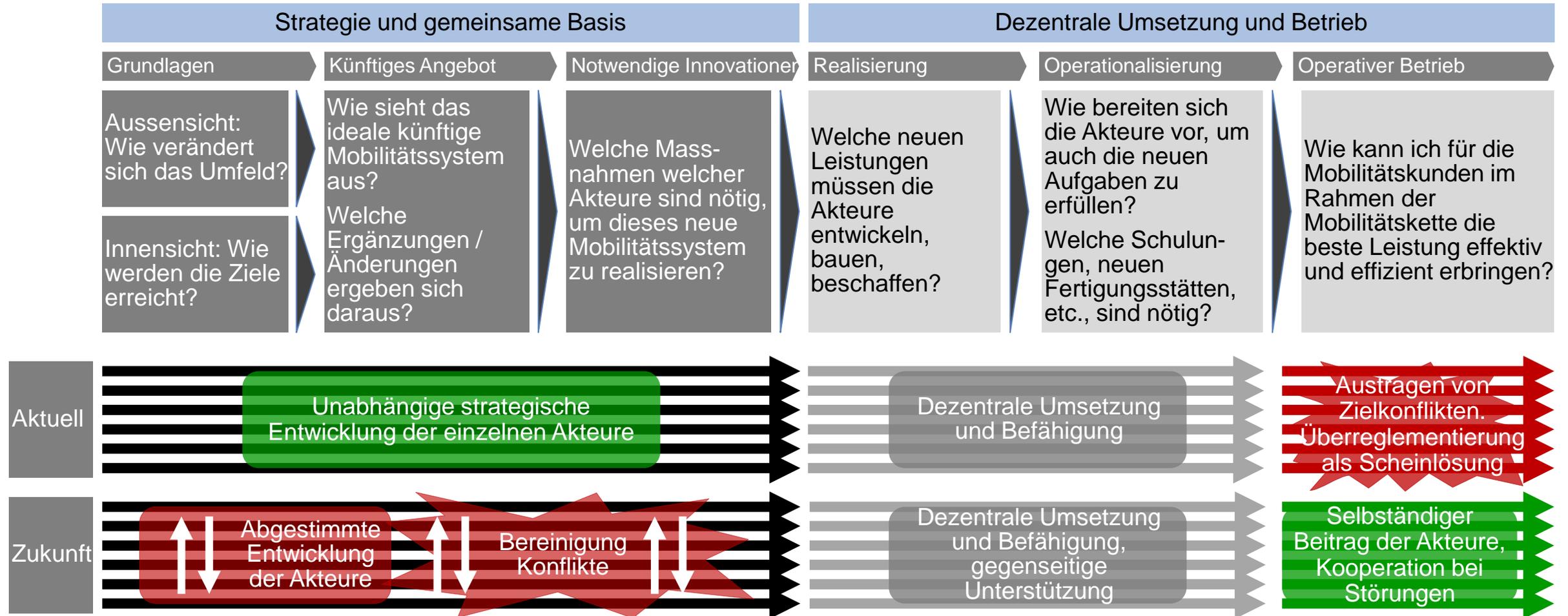
Lösungsansatz

# Das grundlegende Operating Modell – von der Strategie bis zur Umsetzung – ist allgemein gültig

«Industriemodell» für Hochleistungsunternehmen (Industrie, Bank, Spital, Bahn, Logistiker, NGO, ...)



# Das grundlegende Operating Modell – von der Strategie bis zur Umsetzung – ist allgemein gültig



**Fazit:** durch Verschiebung der «Konflikte» in die Strategieweise kann das komplexe Mobilitätssystem gesamthaft optimal weiterentwickelt werden.

Phase «Strategie und gemeinsame Basis»

### 1 Grundlagen

- Aussensicht
- Innensicht, basierend auf systematischen Erhebungen
- Politische Abwägung widersprüchlicher Anforderungen («MIV  $\leftrightarrow$  Öko»)
- Gemeinsame Szenarien

### 2 Künftiges Angebot

- «Aushandeln» geplanter Entwicklungen aus einer Gesamtsicht
- Keine «politischen» Aktivitäten in dieser Phase
- Wechselwirkungen bestmöglich abgeschätzt
- Koordinierte Lenkungsmassnahmen mit gemeinsam beurteilten Auswirkungen

### 3 Notwendige Innovationen (=Veränderung des Angebots)

- Ergeben sich 1:1 aus dem gemeinsam festgelegten künftigen Angebot
- Gesamtsicht der Ressourcen für Betrieb, Revision und Unterhalt

# Fazit: in der Ressourcen-bestimmenden Phase arbeiten die Akteure eigenverantwortlich und effizient miteinander

## Phase «dezentrale Umsetzung und Betrieb»

### 4 Realisierung

- Die Akteure entwickeln, beschaffen, bauen , etc. eigenverantwortlich

### 5 Operationalisierung

- Die Akteure nehmen in Betrieb, werden geschult,

### 6 Operative Führung

- Die Mobilitätsanbieter erbringen die geplanten Leistungen in einem insgesamt strategisch gewollten Einsatz von Ressourcen
- Die Mobilitätsbenützer benützen das Mobilitätssystem mit dem grösstmöglichen Komfort bei gegebener Ressourceneffizienz
- Abweichungen werden erkannt, führen zu laufenden Verbesserungen und werden in die Strategiephase eingespielt

# Besten Dank!

## Wer ist hpo?

hpo macht Unternehmen erfolgreicher und innovativer. Die Strategieberatung für Unternehmensdesign verfügt über 25 Jahre branchenübergreifende Erfahrung in der Gestaltung von Strategien und Organisationen. Die Management Consultants von hpo sind spezialisiert, Strategie, Geschäftsprozesse, Geschäftsmodelle, Innovation und Kultur akkurat zu entwickeln, und die Transformation zu begleiten.

Der hpo Unternehmensdesign-Ansatz ermöglicht Unternehmen, strategische und organisatorische Herausforderungen besser zu meistern und substanzielle Wettbewerbsvorteile zu realisieren.

Grundlage des branchenübergreifenden hpo Unternehmensdesign-Ansatzes ist eine wissenschaftlich fundierte Methodik, mit der Hochleistungsorganisationen gestaltet werden und die mit neuesten Erkenntnissen aus Forschung und Praxis laufend weiterentwickelt wird.

Die Management Consultants von hpo bringen einen wirtschaftlichen oder technischen Hintergrund mit. Sie überzeugen durch hohe analytische und emotionale Intelligenz. Mit Leidenschaft setzen sie sich für die Anliegen ihrer Kunden ein und arbeiten gerne teamorientiert.

**hpo – we design organisations**

## Ihr hpo Ansprechpartner



+41 79 616 48 80