




Kapsch TrafficCom

Die Mobilitätswende durch digitale Verkehrslenkung beschleunigen

Schneller Klimaschutz – Intelligente Straßen – Effiziente Mobilitätsbepreisung

The image is a composite graphic. The background is a photograph of a multi-lane highway in a city at dusk or dawn, with cars in motion creating light trails. A network of white nodes and lines is overlaid on the scene, extending from the bottom right towards the top left. A large, curved yellow shape is positioned on the left side, partially overlapping the highway and the network lines. Inside this yellow shape, there is text in German.

Ein moderner, digitaler Weg, den Modal-Split zu verbessern, Emissionen substantiell abzusenkten, Stau zu minimieren, lebenswerte Städte zu schaffen und die BürgerInnen mitzunehmen – dafür steht der Lösungsansatz, den Kapsch TrafficCom als Beitrag zur Verkehrswende leisten kann.

Unser System verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, der den Verkehr durch **intelligente Verkehrssteuerung** verbessert und durch eine flankierende dynamische Bepreisung des ruhenden und fließenden Verkehrs gleichzeitig Gelder für die nutzungsgerechte Umverteilung generiert.

1 Intelligente Verkehrssteuerung

VerkehrsteilnehmerInnen, Fahrzeuge und Mobilitätsdienste vernetzen sich über Internet, Mobilfunk, Smart-phone-Apps und In-Car-Services mit den öffentlichen Verkehrsmanagementsystemen. Dies eröffnet völlig neue Wege, Verkehrsmuster und Mobilitätsverhalten über alle Verkehrsträger hinweg zu beeinflussen und zu lenken:



Infrastruktur-gekoppelte Assistenzsysteme:
Fahren in Grüner Welle, Anti Stau Routing, usw.



Dynamische Optimierung der Verkehrssteuerung
auf Basis von Fahrzeugdaten



Universelle Mobilitäts-Apps für alle privaten und
öffentlichen Verkehrsträger, die Anreize für
umweltverträgliches Mobilitätsverhalten setzen



Einbindung von Mobilitätsdiensten wie
Navigationssystemen, in die Verkehrslenkung

Verkehr und Mobilität werden damit nicht mehr nur von der Straße aus, sondern **direkt im Fahrzeug** und in enger Interaktion mit den VerkehrsteilnehmerInnen gelenkt. Die neuen Verfahren sind so wirksam, dass der Stau in Städten nahezu komplett verschwindet. Die effektive Kapazität der Straßen steigt um 10%. Das schafft Freiraum für andere Mobilitätsformen, wie Stadtbahnen oder Radschnellwege und reduziert zusätzlich den Verbrauch fossiler Brennstoffe.



2 Dynamische Mobilitätsbepreisung

- Doch flüssiger Verkehr für sich allein ist nicht nachhaltig. Er macht das Autofahren attraktiver und steigert die Verkehrsmenge so lange, bis der Stau nach wenigen Jahren zurück ist. Will man die erzielten Verbesserungen absichern, ist es unabdingbar, die Zahl der Autofahrten zu begrenzen. Soll dies nicht über Zeitkosten geschehen, gelingt es wirksam nur durch ein **Preissignal**: Autofahren erhält aus verschiedenen objektiven und subjektiven Motiven (Fahrzeit, Kosten, Bequemlichkeit etc.) oft den Vorzug vor Alternativen. Dabei gelangen immer genau so viele Fahrzeuge auf die Straße, bis die wahrgenommenen Vorteile durch gleich große Nachteile kompensiert werden.
- Heute „leistet“ diese Kompensation der Stau – indem er die Fahrzeit so lange erhöht, bis der Gleichgewichtspunkt erreicht ist. Dies ist in höchstem Grade ineffizient: Stau verursacht bis zu 40% der Umweltschäden und Zeitkosten des Straßenverkehrs. Tritt ein Preissignal an die Stelle des Staus, wird dieser unbefriedigende Zustand vermieden.





- Neue, digitale Methoden erlauben eine dynamischen Tarifsetzung, die sich an der Wirkung einer Autofahrt orientiert: Fahrstrecke, Schadstoffklasse, Verkehrslage und andere Faktoren werden hier berücksichtigt. Das ist wesentlich zielgenauer als die heutigen, statischen Ansätze aus Zonen und Tagespässen.
- Bei gleicher Wirkung benötigt man so nur halb so hohe Tarife: Um die Verkehrsmenge um 30% abzusenken, sind nicht mehr wie bisher 6 bis 10 Euro pro Fahrzeug und Tag erforderlich, sondern nur noch zwischen 4 und 6 Euro. Staufreies Fahren wird bereits bei einer Reduktion der Lastspitzen um 5-8% erreicht. Hierzu beträgt der mittlere Tarif **streckenbasiert unter 3 Euro am Tag** – der Preis einer Busfahrkarte.

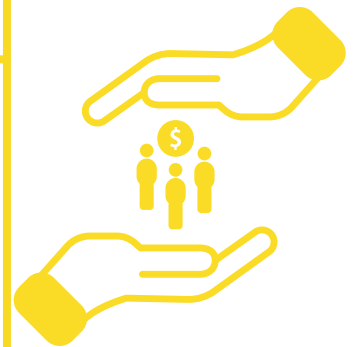
3 Politische und soziale Umsetzung

Für die Akzeptanz bei Wählerinnen, Wirtschaft und Politik ist die Tarifhöhe die Schlüsselgröße. Bei den neuen, dynamischen Verfahren wird nur genauso hoch bepreist, wie es zum Erreichen des gewünschten Effekts gerade erforderlich ist – der Tarif ist in diesem Sinne minimal. Durch diese Effizienzsteigerung kommt der Tarif unterhalb einer kritischen Schwelle zu liegen und die Öffentlichkeit nimmt vor allem die enormen Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse wahr.



Unser Ansatz sieht zudem vor, dass **Einnahmen** zurück an die Bürger fließen. Damit wird dem für die Akzeptanz äußerst kontraproduktiven Eindruck vorgebeugt, bei der Mobilitätsbepreisung handle es sich um eine weitere Abgabe oder Steuer. So steht die **Lenkungswirkung** stets im Vordergrund. Tarifzahler können beispielsweise ein Guthaben für den ÖPNV erhalten, wie es das Land Baden-Württemberg plant. Da Geringverdiener zumeist wenig Auto fahren, ergibt sich für sie ein positiver finanzieller Saldo. Zusätzlich kann ein sozialer Ausgleich gewährt werden.

Dies macht aus der Mobilitätsbepreisung ein soziales Projekt. Hinzu kommt der Fairnessgedanke: Wer nachweislich keine zumutbare Alternative für eine Autofahrt hat, kann von der Bepreisung ausgenommen werden. Bestimmte Berufsgruppen können von der Bepreisung zu bestimmten Zeiten ausgenommen werden, wie beispielsweise Krankenschwestern im Schichtdienst.



Eine effiziente Mobilitätsbepreisung wird vornehmlich durch unsere intelligente Software realisiert: Die Tariferhebung erfolgt über Apps und Selbstdeklaration, die Kontrolle über Kameras. Moderne IT-Verfahren sorgen für 100-prozentigen Datenschutz. Planung und Realisierung benötigen weniger als 2 Jahre und die Systemkosten von ca. 5 Euro pro Einwohner und Jahr betragen nur wenige Prozent der erzielten Einnahmen.

4 Die Vorteile auf einen Blick

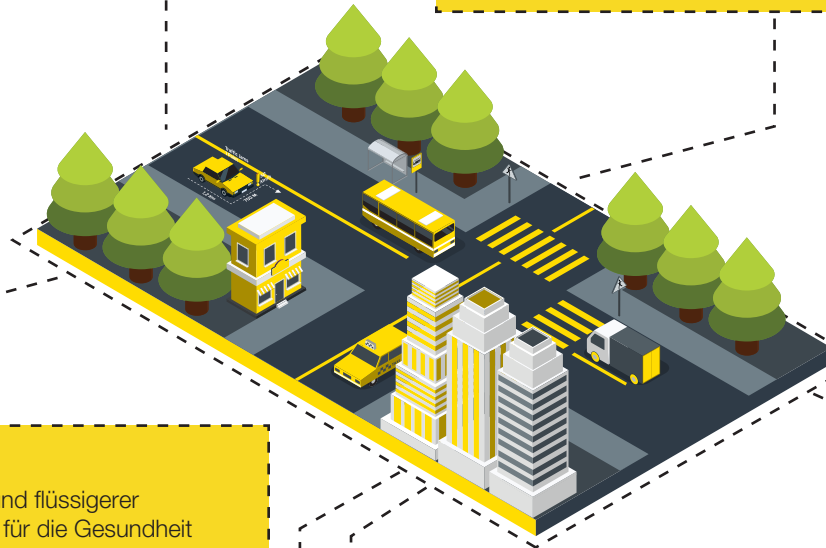
Die Verkehrsverhältnisse werden – auch und gerade durch die Mobilitätsbepreisung – in einem Ausmaß verbessert, das die Menschen unmittelbar spüren und langfristig im Gedächtnis behalten. Nachteile bei Einzelnen werden bei weitem aufgewogen und **individuell ausgeglichen**. So werden trotz der anfallenden Kosten beim Nutzer für alle Beteiligten Vorteile geschaffen.

Stadtentwicklung

Für die Verkehrswende verlangen die Verkehrsräume in deutschen Städten und Kommunen dringend nach Umbaumaßnahmen. Unser System generiert Mittel für die notwendigen Investitionen, damit die nutzungsgerechte Umverteilung zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs beschleunigt werden kann.

Umwelt

Intelligente Verkehrssteuerung und die allgemeine Reduktion des Verkehrsaufkommens reduzieren den überproportionalen Schadstoffausstoß, der im Stau entsteht. Doch noch wichtiger sind die Einnahmen, die zusätzlich generiert werden, um eine zusätzliche Finanzierungsquelle für die Verkehrswende zu schaffen.



Anwohner

Ein geringeres Verkehrsaufkommen und flüssigerer Verkehr bedeuten weniger Belastung für die Gesundheit der Anwohner durch Lärm und Schadstoffe. Mittel- bis langfristig wird die Innenstadt durch die ermöglichten Umbaumaßnahmen zu einem lebenswerteren Raum mit hoher Aufenthaltsqualität.

Einzelhandel

Die gesteigerte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert das Einkaufserlebnis für die Kundschaft, der flüssige Verkehr steigert die Pünktlichkeit von Zulieferern und spart zudem Zeitkosten ein.

Sozial

Die Gebühren fallen gezielt bei denjenigen an, die das Auto wirklich nutzen und in der Regel über ein gutes Einkommen verfügen. In Ausnahmefällen können in unserem digitalen System einzelne Nutzer gezielt von Zahlungen **befreit** werden.

Autofahrer

Autofahrer tragen unbestritten die Kosten des Systems. Doch neben einem stressfreieren und flüssigeren Verkehr können sie zusätzlich mit Guthaben für den ÖPNV attraktive Gegenleistungen erhalten und profitieren auch, wenn sie aus dem Auto ausgestiegen sind. Auch sie zählen somit zu den Gewinnern.

Politik und Verbände

Der Gegensatz „Auto VS Umweltschutz“ wird aufgelöst. Unser System bietet Politik und Verbänden ausreichend Möglichkeiten, um für verschiedene Interessensgruppen passende Argumente zu finden. Städte und Kommunen können Ihre Klimaziele leichter erreichen.

Kapsch TrafficCom

Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Anbieter von Verkehrslösungen für nachhaltige Mobilität, mit Projekterfolgen in mehr als 50 Ländern. Innovative Lösungen in den Anwendungsbereichen Maut, Mautdienstleistungen, Verkehrsmanagement und Demand Management tragen zu einer gesünderen Welt ohne Staus bei.

Mit One-Stop-Shop-Lösungen deckt das Unternehmen die gesamte Wertschöpfungskette der Kunden ab, von Komponenten über Design bis zu der Implementierung und dem Betrieb von Systemen.

Kapsch TrafficCom, mit Hauptsitz in Wien, verfügt über Tochtergesellschaften und Niederlassungen in mehr als 25 Ländern und notiert im Segment Prime Market der Wiener Börse (Symbol: KTCG).

>>> www.kapsch.net

Besuchen Sie uns auf:

