



MOBILITY SERVICES REPORT 2024

(Summary)

Wissenschaftliche Leitung:



In Zusammenarbeit mit:



MOBILITY SERVICES REPORT 2024

Liebe Leserin, lieber Leser!

Kaum eine Industrie bietet so viele Spielräume für Innovation wie die Mobilitätsindustrie. Gleichzeitig steht wohl kaum eine Branche unter einem vergleichbaren Druck, beweisen zu müssen, dass die neuen Geschäftsmodelle auch funktionieren. Jahrelang waren selbst marktbeherrschende Player wie Uber oder Didi Chuxing weit entfernt von der Gewinnzone. Viele andere Mitbewerber – darunter auch namhafte Größen aus der Autoindustrie – haben im Wettrennen um die Mobilität längst die Segel gestrichen. Doch jetzt scheint sich das Blatt zu wenden. Immer mehr Akteure haben einen Weg gefunden, mit Ridesharing und Co. auch Geld zu verdienen.

Die Gründe dafür sind vielschichtig und allesamt in der neuen Ausgabe des Mobility Services Report nachzulesen, den das Center of Automotive Management (CAM) und das Fachmagazin *automotiveIT* zusammen mit Cisco Systems bereits seit 2019 jährlich veröffentlichen. Die sechste Auflage des MSR beleuchtet die wichtigsten Entwicklungen und Innovationen im Bereich neuer Mobilitätsdienste, darunter Fahrdienste, Carsharing, autonomes Fahren und Mikromobilität, auf den relevanten Märkten der Welt. Basis ist eine tief-

gehende empirische Analyse der wichtigsten Akteure sowie – erstmals beim MSR – deren Innovationsstärke. Spannend ist zudem der Blick auf die zurückliegenden sechs Jahre, anhand derer gut zu erkennen ist, welche Player noch auf die Shared Mobility setzen und welche nicht.

Denn trotz der positiven Signale ist längst noch nicht abschließend geklärt, wie tragfähig viele der Geschäftsmodelle einiger Mobilitätsdienste für die Zukunft wirklich sind. Klar ist: Die individuelle Pkw-Mobilität stößt überall auf der Welt an ihre physischen Grenzen, intelligent verzahnte und nachhaltige Mobilitätskonzepte müssen belastbarer Teil der Verkehrsgleichung werden. Darüber hinaus wird es spannend sein zu sehen, welchen Impact das autonome Fahren über kurz oder lang haben wird. Wissensbasis für diese Entwicklungen ist der Mobility Services Report 2024, in dem Sie fundierte Antworten auf die Fragen der Future Mobility erhalten und damit Ihr Business voranbringen können. Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Ihr Uwe Müller



Uwe Müller
Direktor Cloud & AI Infrastruktur

Cisco Systems GmbH
Kurfürstendamm 22
10719 Berlin

E-Mail: umuller@cisco.com
Telefon: +49 30 97892751

Weitere Informationen zur Studie:

www.mobility-services-report.com

Systematik

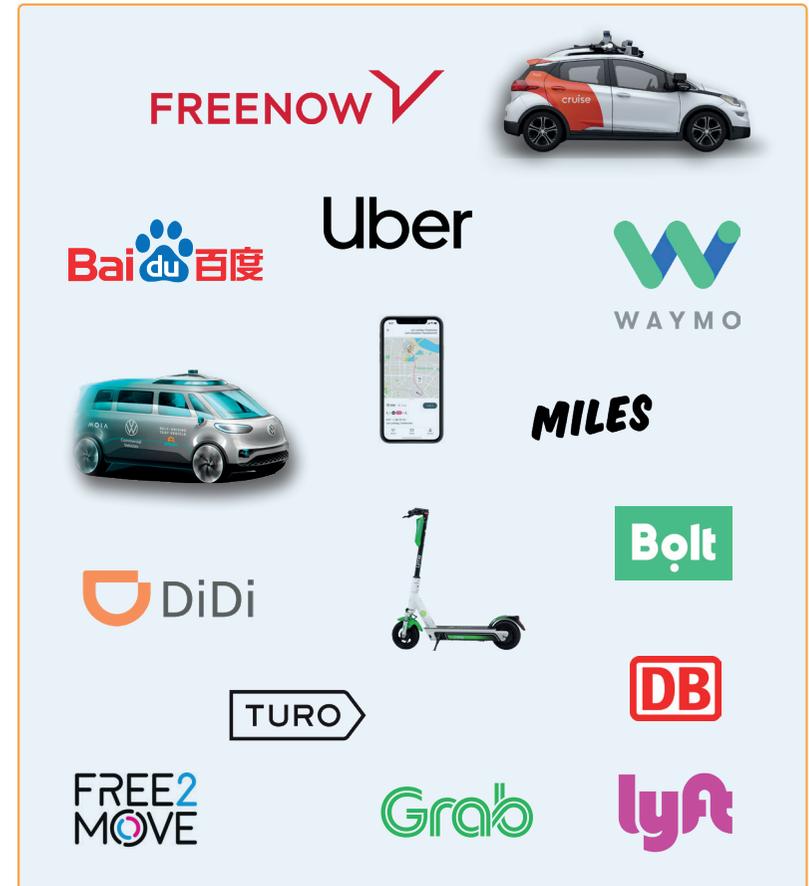
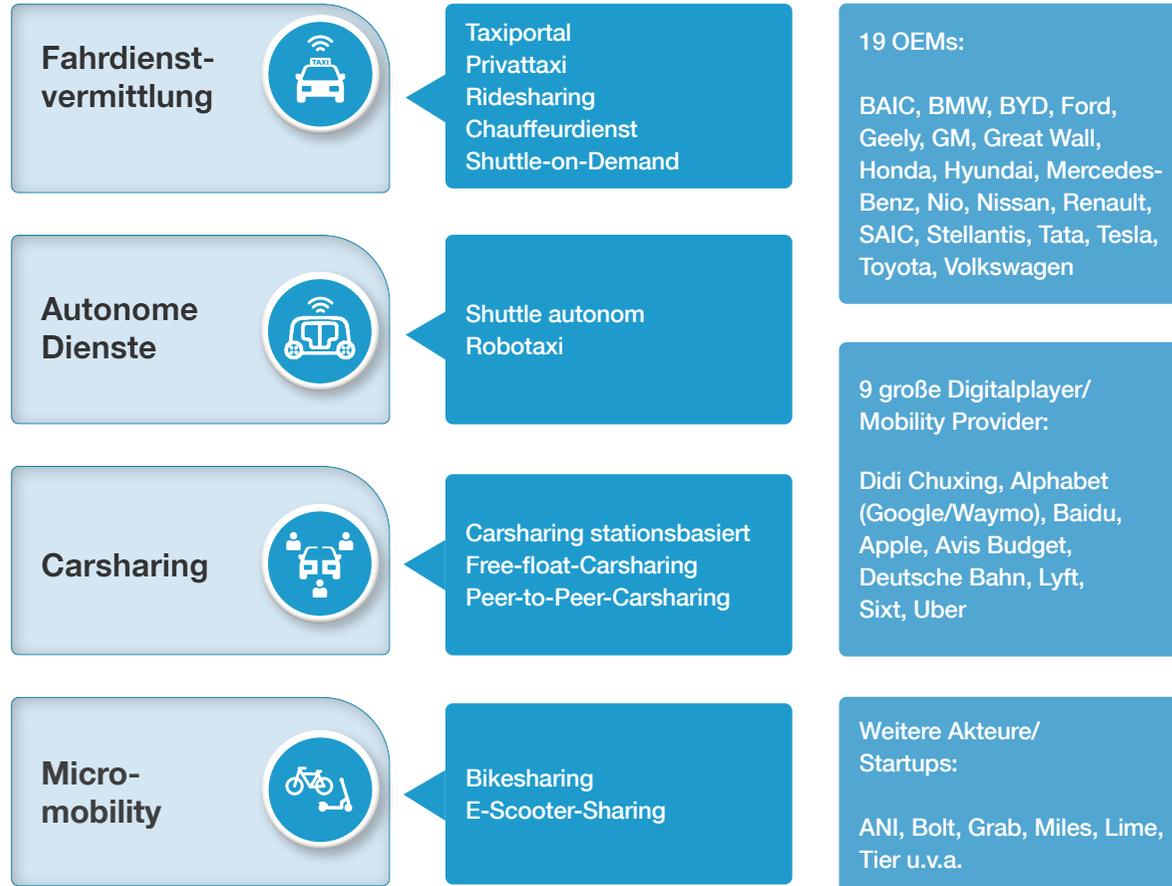


4 Haupttypen

12 Servicetypen

Circa 60 Akteure

80 einzelne Serviceeinträge, ca. 400 Innovationen



Quelle: CAM; Stand der Datenbasis: April 2024

Die sechste Ausgabe des Mobility Services Report (MSR) schaut auf die Entwicklungs- und Innovationstrends bei neuen Mobilitätsdienstleistungen in den wichtigsten Marktregionen der Welt. Das Center of Automotive Management (CAM) hat rund 80 einzelne Serviceeinträge sowie circa 400 Innovationen aus den Bereichen Fahrdienstvermittlung, autonome Dienste, Carsharing und Micromobility nach quanti-

tativen und qualitativen Kriterien erfasst und bewertet. Die vier Haupttypen wurden in zwölf relevante Servicetypen untergliedert, die sich wiederum auf circa 60 Akteure verteilen. Darunter finden sich große Mobility Provider, Digitalkonzerne, Autobauer sowie Mobility-Startups. Sie alle wurden nach ihrer Marktbedeutung insbesondere auf den Weltmärkten USA, Europa und China ausgewählt. In diesem

Jahr fokussierte das CAM erstmals die Performance der Player im Bereich Service-Innovationen. Die Service- und Innovationsstärke der konkurrierenden Dienstleistungsangebote wird anhand eines gewichteten relationalen Index mit einer Reihe aussagekräftiger Indikatoren wie Anzahl der Kunden oder Flottengröße bestimmt und vergleichend dargestellt.

Servicestärke: Carsharing



Lokal lukrativ

Das Teilen von Fahrzeugen hat sich in den vergangenen Jahren nicht unbedingt zu einem weltweiten Erfolgsmo-
dell entwickelt. So spielt Carsharing vor allem in Euro-
pa und in Deutschland eine marktrelevante Rolle – mit
teilweise steigenden Nutzerzahlen. Laut Bundesverband
Carsharing sind zum 1. Januar 2024 mehr als 5,5 Mil-
lionen Menschen für die Nutzung von entsprechenden
Diensten registriert – ein Zuwachs von 23 Prozent gegen-
über dem Vorjahr. Den überwiegenden Anteil an Nutzern
und Fahrzeugflotte macht das Free-floating-Betriebsmo-
dell aus, während stationsbasiertes Carsharing nur ein
Nischendasein fristet. Peer-to-Peer-Carsharing ist vor
allem in den USA beliebt.

Während in den Vorjahren das Akteursspektrum auf dem
Carsharing-Markt noch durchaus divers war, dominieren
inzwischen die spezialisierten Mobility Provider bei allen
Servicetypen. Dagegen haben sich die Autohersteller aus
der Riege der Topplayer verabschiedet. Ausnahmen bil-
den hier Stellantis, das im Jahr 2022 das Carsharing-Ges-
chäft von BMW und Mercedes-Benz gekauft hat, und
Toyota. Die Japaner haben den stationsbasierten Dienst
Kinto Share auf weitere Länder ausgedehnt und sind in
diesem Servicebereich zu einem führenden Player aufge-
stiegen. Neben Stellantis ist das Berliner Unternehmen
Miles Topperformer beim stationsunabhängigen Carshare-
ing. Der Provider übernahm Ende 2022 das Geschäfts-
feld WeShare von Volkswagen. Beim Plattform-Business
Peer-to-Peer sind wie im Vorjahr die US-Anbieter Turo
und Getaround tonangebend.

Carsharing: Führende Anbieter

Rang 1:
15 SIP*

MILES

STELLANTIS

Rang 2:
10 SIP



Flinkster



stadtmobil
carsharing

TOYOTA

... Free-float

MILES

STELLANTIS

... Stationsbasiert



Flinkster



stadtmobil
carsharing



... Peer-to-Peer

TURO

getaround

*Serviceindexpunkte

Quelle: CAM

Servicestärke: Fahrdienstvermittlung



Fahrdienstvermittlung: Führende Anbieter

Rang 1:
41 SIP*



Rang 4:
18 SIP



Rang 2:
34 SIP



Rang 5:
15 SIP



Rang 3:
24 SIP



Rang 6:
12 SIP



... Taxiportal



... Privattaxi



... Ridesharing



... Chauffeurdienst



Jenseits der Mobilität

Im Kontext neuer Mobilitätsdienstleistungen scheint auf dem Feld der Fahrdienstvermittlung seit Jahren die lauteste Musik zu spielen. Das Spektrum an Diensten und die quantitative Durchdringung der weltweiten Märkte ist hier am größten. Global betrachtet ist der Fahrdienstmarkt regional relativ stark fragmentiert und wird von nur wenigen Unternehmensriesen mit einer Quasi-Monopolstellung kontrolliert. Dazu gehören in erster Linie Uber und Didi Chuxing, die im MSR-Ranking über alle Servicetypen hinweg auf hohe Indexwerte kommen. Auf dem zweiten Rang folgt der in Südostasien stark vertretene Vermittler Grab, der in den Bereichen Taxiportal und Ridesharing führend ist. Es folgen der chinesische Player Dida Chuxing und der indische Ridehailer Ola. Dahinter tauchen erstmals europäische Anbieter auf: Der estnische Anbieter Bolt teilt sich mit dem letzten Überbleibsel des BMW-Mercedes-Joint-Ventures FreeNow den fünften Platz. Stellantis mit seiner Marke Free2move kommt als einziger OEM unter den führenden Fahrdienstvermittlern auf Platz sechs.

Spannend zu sehen ist, dass Fahrdienste weiterhin ein absoluter Wachstumsmarkt sind. Synergieeffekte zwischen Mobilitätsdienstleistung, Liefer- und Frachtdiensten und anderen Serviceangeboten führen die Anbieter nach und nach in die Gewinnzone. Uber hat dies als Erstes bewiesen, andere Unternehmen wie Grab oder Bolt stehen kurz vor der Gewinnschwelle.



Der Stärkere überlebt

Viel diskutiert, selten wirtschaftlich: Angebote im Bereich der Mikromobilität liegen vor allem im urbanen Raum im Trend, die Zahl der E-Scooter und Leihräder steigt kontinuierlich. Gleichzeitig wird angesichts der Schwemme an Angeboten und Playern eine intensive Regulierungsdiskussion in Europa wie auch Nordamerika geführt. Zudem müssen die Anbieter mit ungebrochen geringer Auslastung (zwei bis drei Fahrten am Tag) kämpfen, was wiederum die Betriebskosten hoch hält und mögliche Gewinne in weite Ferne rücken lässt. So wird das Durchhaltevermögen zahlreicher Micromobility Provider auf eine harte Probe gestellt – mit der Konsequenz einer weiteren Konsolidierung des Marktes.

An der Spitze des Servicestärke-Rankings bei Micromobility steht der Anbieter Lime mit der Betreibergesellschaft Neutron. Das in erster Linie in Nordamerika aktive Unternehmen hat im Jahr 2023 mit 156 Millionen Trips einen neuen Rekord aufgestellt und konnte die Zahl der Neukunden von 1,5 Millionen im Jahr 2022 auf 9,2 Millionen im Jahr 2023 extrem steigern. Auf Rang zwei folgt das estnische Unternehmen Bolt, das unter den E-Scooter-Anbietern zwar ebenfalls führend, beim Fahrradvermieten jedoch eher im mittleren Bereich zu finden ist. Dahinter folgen zahlreiche Player, die wie Didi, Tier oder Bird eher beim E-Scooter-Sharing oder wie Meituan, Hello Bikes und Nextbike beim Bikesharing stark sind.

Micromobility: Führende Anbieter

Rang 1:
20 SIP*



Rang 2:
16 SIP



Rang 3:
10 SIP



... E-Scooter-Sharing



... Bikesharing



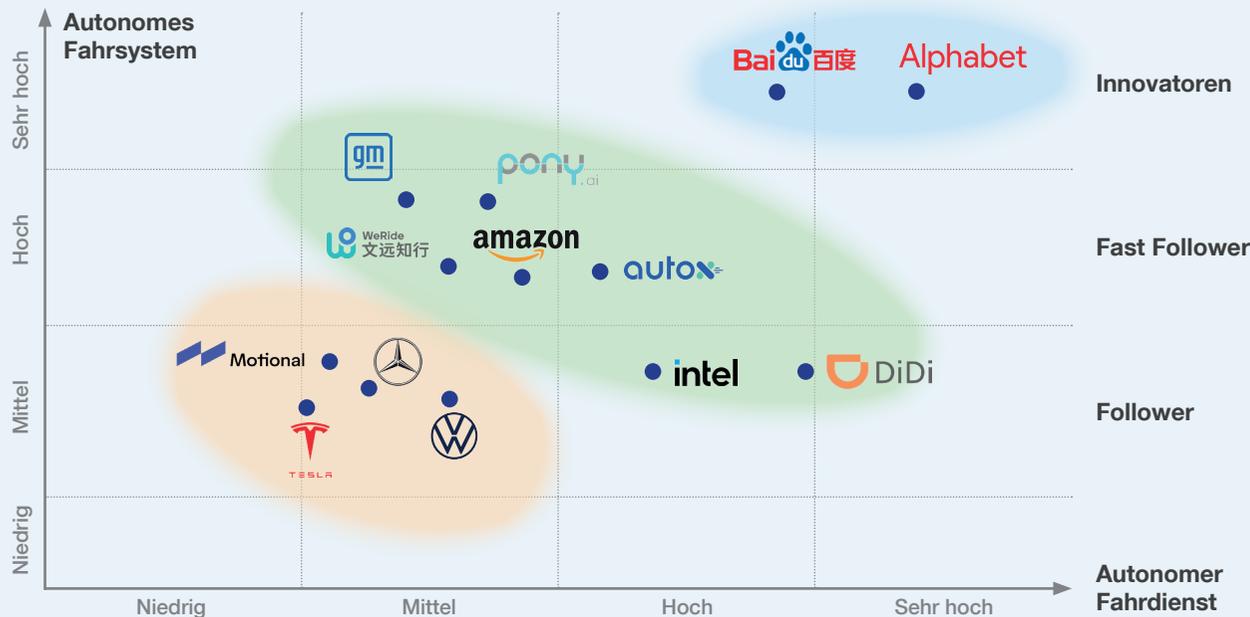
*Serviceindexpunkte

Quelle: CAM

Autonome Dienste: Kompetenzen und Akteure



Autonomes Fahren (Level 4/5): Kompetenz-Ranking der wichtigsten Player*



* Ausgewählte Player als Anbieter von Gesamtsystemen im Personentransport vor (End-)Kunde

Ausgewählte Beteiligungen/Investitionen weiterer Player:

BMW	Hyundai	Stellantis	Toyota	Alibaba

Eine Frage der Zeit

Eine Technologie, die das Mobilitätsspiel gründlich auf den Kopf stellen könnte, ist bekanntermaßen das autonome Fahren. Die Frage lautet dabei nicht mehr ob, sondern wann die autonome Mobilität Wirklichkeit wird. Eine Antwort darauf ist wohl am ehesten aus Kalifornien oder Wuhan zu erwarten, denn hier befinden sich autonome Fahrdienste zum Teil schon im Regelbetrieb. Die Stärke von US-amerikanischen oder chinesischen Playern lässt sich auch am Kompetenzranking des CAM ablesen. Sowohl beim Thema Kommerzialisierung als auch der Technologie selbst zeichnen sich Baidu mit der Plattform Apollo Go sowie die Google-Mutter Alphabet mit Waymo durch sehr hohe Kompetenzen aus. Beide sind bereits seit Langem führend bei der Erprobung und Kommerzialisierung des autonomen Fahrens und können auf ausgeprägte interne Ökosysteme zurückgreifen. Zu dieser Spitzengruppe gehörte im Vorjahr auch GM mit der Tochter Cruise, die aufgrund eines Unfalls auf dem Weg der Kommerzialisierung deutlich zurückgeworfen wurde.

In der Gruppe der „Fast Follower“ finden sich zudem Pony AI, Auto X, Intel mit Mobileye sowie WeRide, DiDi Chuxing und Amazon mit Zoox. In einem deutlich früheren Stadium befinden sich die Nachzügler um Hyundai-Tochter Motional, Mercedes-Benz, Volkswagen und Tesla. Der E-Autobauer nimmt eine Sonderrolle ein, da er vor allem auf seine Analysedaten der „Self Driving Beta“ zurückgreifen kann. Ab 2026 will die Firma von Elon Musk mit der Herstellung von eigenen Robotaxis beginnen. Apple ist bisweilen aus dem Rennen ums autonome Fahren ausgestiegen.

Quelle: CAM

Mobility Provider im Zeitvergleich

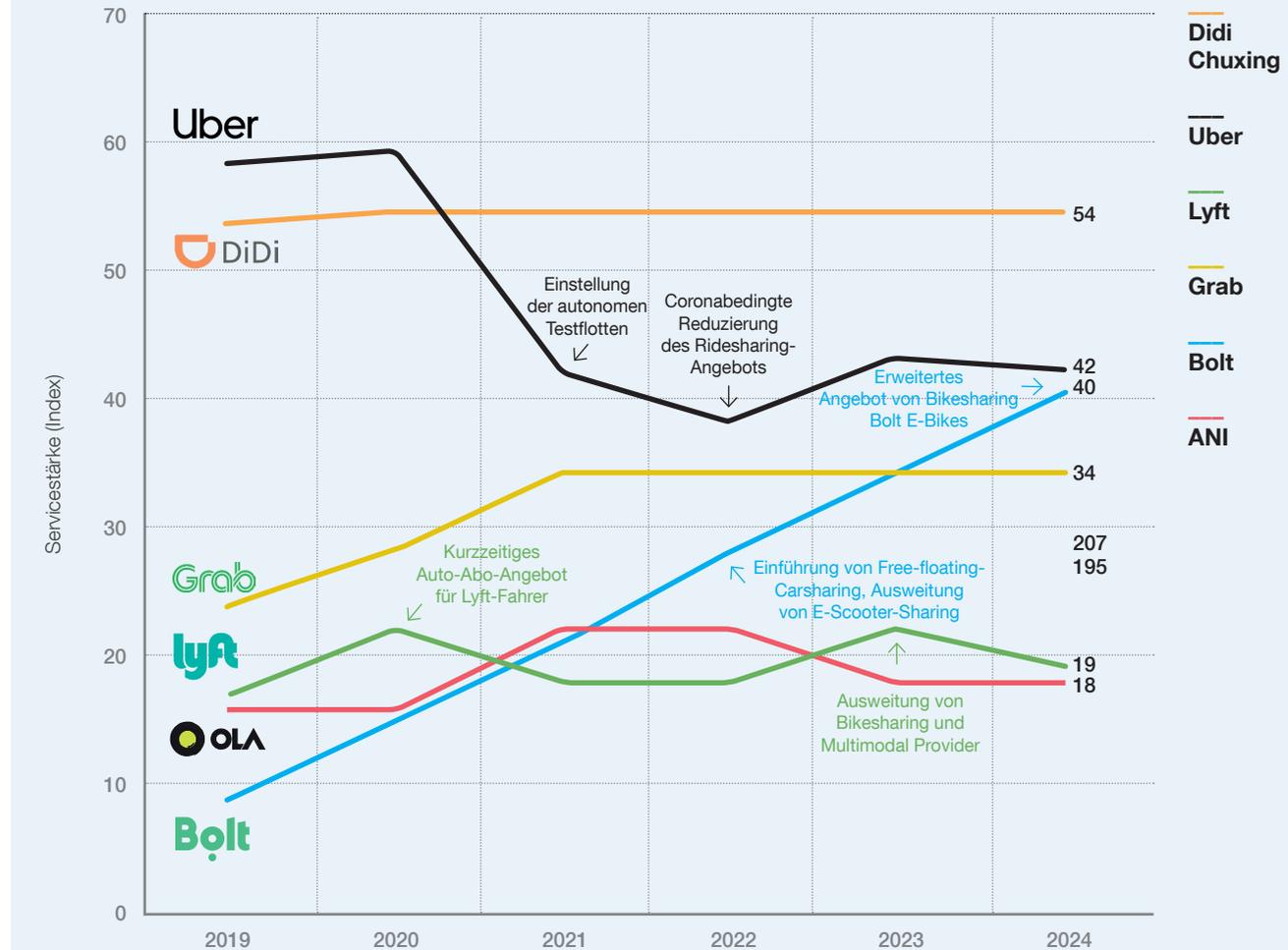


Plateau der Produktivität

Beim Blick auf die gesamte Servicestärke in den vier Bereichen Carsharing, Fahrdienstvermittlung, Micromobility und autonome Dienste haben sich die Mobility Provider im Vergleich mit den meisten Automobilherstellern in den letzten Jahren höchst unterschiedlich entwickelt. Didi Chuxing zeigt sich – trotz der Probleme mit staatlichen Behörden – vergleichsweise konstant und liegt an der Spitze der Mobility Provider mit 54 Service-Indexpunkten. Uber hat sich nach einem Einbruch vor allem während der Pandemie im letzten Jahr leicht erholt. Die Konzentration auf wenige, aber breit verfügbare eigene Serviceangebote mit einer aktuellen Gesamtstärke von 42 Indexpunkten wirkt sich positiv auf die finanzielle Performance aus. Uber nähert sich mit seinem Geschäftsmodell dem „Plateau der Produktivität“ und erwirtschaftet seit 2023 Gewinne. Der vor allem in Südostasien vertretene Anbieter Grab hat die Kundenzahl vor allem seines Taxi-Angebots seit 2019 kontinuierlich steigern können.

Eine noch größere Erfolgsgeschichte hat Bolt vorzuweisen. Der estnische Mobility Provider hat seine Servicestärke seit 2019 in etwa vervierfacht. So wurde 2022 ein Free-floating-Carsharing-Dienst eingeführt, außerdem das E-Scooter-Angebot ausgedehnt. 2023 hat Bolt sein Carsharing-Angebot nochmals deutlich von einer Stadt auf sieben europäische Städte und von 300 auf 2.000 Fahrzeuge ausgebaut, 2024 wurde das Bikesharing-Geschäft erweitert.

Servicestärke-Trends ausgewählter Mobility Provider (2019-2024)

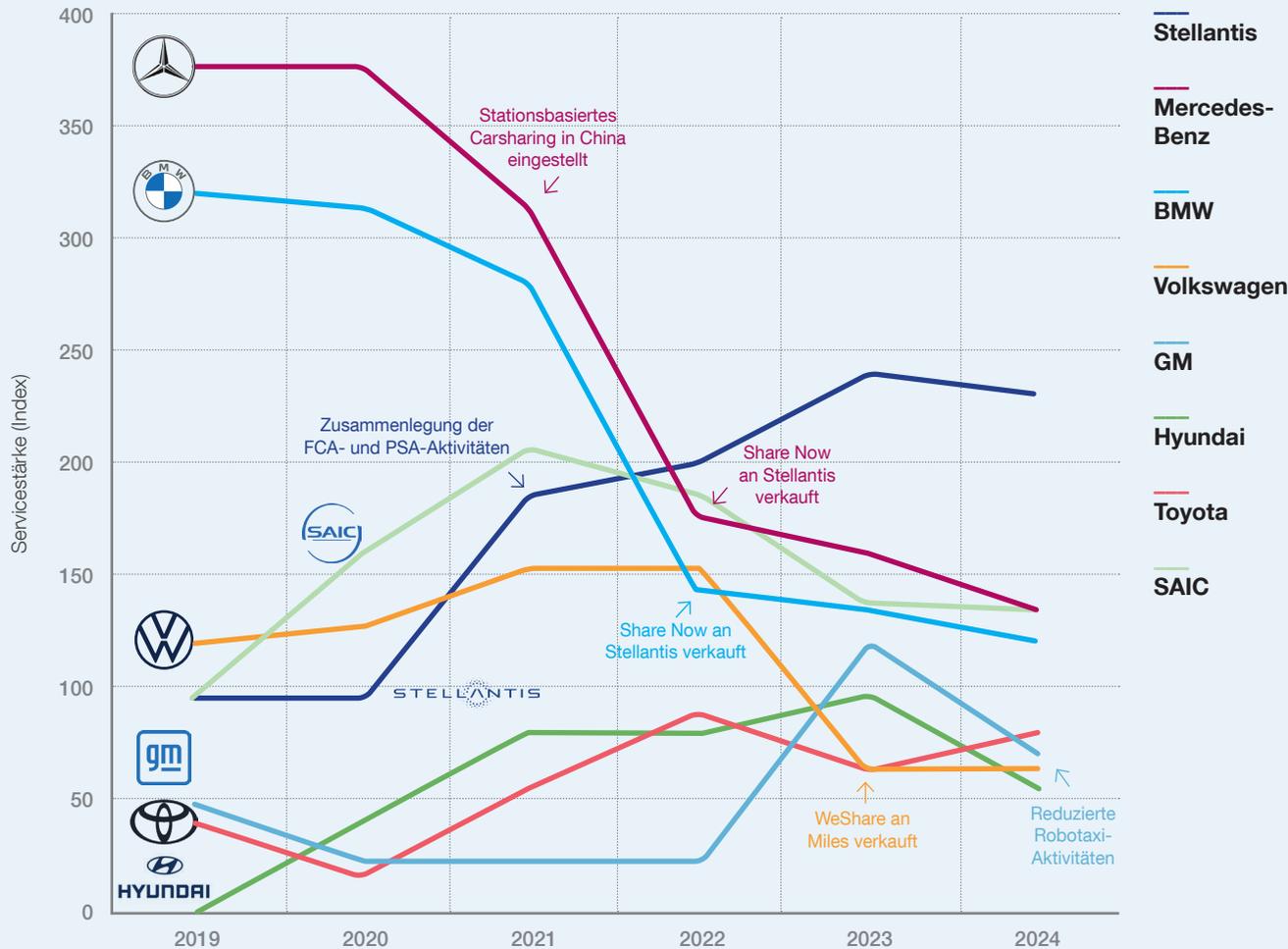


Quelle: CAM

Autohersteller im Zeitvergleich



Längsschnittanalyse der Servicestärke 2019-2024 ausgewählter OEMs



Expansion und Rückzug

In den vergangenen Jahren hat sich unter den Autoherstellern eine Reihe an Unternehmen herausgeschält, die als Gruppe der „Desinvestierer“ zu bezeichnen ist. Prominenteste Vertreter sind Mercedes-Benz, BMW, Volkswagen und zuletzt auch SAIC. Sie alle haben mittlerweile große Teile ihres Mobilitäts-Geschäfts veräußert. Im Ergebnis reicht es mit 17 Indexpunkten für Mercedes zusammen mit SAIC noch für Platz zwei in der Rangfolge der Servicestärke unter den OEMs. VW kommt mit acht Indexpunkten auf den vorletzten Platz. Einen Gegenpol stellt Stellantis dar: Der Mehrmarkenkonzern weist eine tendenziell steigende Servicestärke auf und kommt aktuell auf 29 Indexpunkte. Konnte General Motors im Jahr 2023 – nach mehreren Jahren niedriger Servicestärke – dank eines ausgebauten Robotaxi-Dienstes mit der Tochter Cruise noch stark zulegen, so hat sich dies 2024 ins Gegenteil verkehrt. Grund ist die vorübergehende Einstellung und anschließende Einschränkung des Dienstes nach einem Unfall.

Unter den OEMs mit eher stagnierender Servicestärke finden sich unter anderem Toyota und Hyundai. Toyota kann sich 2024 dank des ausgebauten Carsharingdienstes Kinto Share leicht verbessern. Hyundai verliert unter anderem wegen eingestellter Micromobility-Aktivitäten erneut an Servicestärke. Allerdings weisen andere – hier nicht aufgeführte – Automobilhersteller noch weniger oder gar keine Aktivitäten im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen auf.

Quelle: CAM

Bedeutung von Service-Innovationen



Erfolgskritische Stellhebel

Eine große Mehrheit der Mobilitätsdienstleister kämpft auch nach vielen Jahren am Markt mit unzureichenden Nutzungsraten sowie hohen operativen Betriebskosten – und die wenigsten sind wirklich wettbewerbsfähig. Damit sich die Anbieter neuer Mobilität zu einer echten Alternative für die noch immer vom privaten Pkw-Besitz geprägte Alltagsmobilität etablieren können, muss ihr Leistungsangebot für breite Teile der Gesellschaft attraktiver werden. Doch wie kann das konkret gelingen? Eine zentrale Weichenstellung auf dem Kurs in die Gewinnzone ist die Entwicklung und Einführung von Innovationen. Kontinuierliche Verbesserungen des Produkt- und Dienstleistungsportfolios, der Unternehmensprozesse oder des Geschäftsmodells haben nicht nur positive Effekte auf das Kundenerlebnis und damit Loyalität der Kunden, sondern heben ebenso interne Effizienzen und ermöglichen Wettbewerbsvorteile. Eine bevölkerungsrepräsentative Umfrage des Verbands Deutscher Ingenieure (VDI) kommt zu ähnlichen Ergebnissen: Demnach halten knapp 98 Prozent der Deutschen technische Innovationen für wichtig, wenn es um den langfristigen wirtschaftlichen Erfolg geht. Weiterhin sind knapp 87 Prozent davon überzeugt, dass Innovationen relevant für die Lösung gesellschaftlicher Probleme sind.

Im MSR wird daher erstmals die Innovationstätigkeit der Akteure anhand einzelner Service-Neuerungen empirisch analysiert. Für das mehrstufige Evaluationskonzept zog das CAM einen Bottom-up-Ansatz heran, der zunächst auf der Ebene von Einzelinnovationen kundenrelevante Neuerungen identifiziert und bewertet und erst im zweiten Schritt die Innovationsleistung auf Unternehmensebene aggregiert.

Bedeutung von Innovationen in Deutschland

Wie wichtig sind technische Innovationen für den langfristigen wirtschaftlichen Erfolg und Wohlstand für Deutschland?



Wie wichtig sind technische Innovationen für die Lösung gesellschaftlicher Probleme?

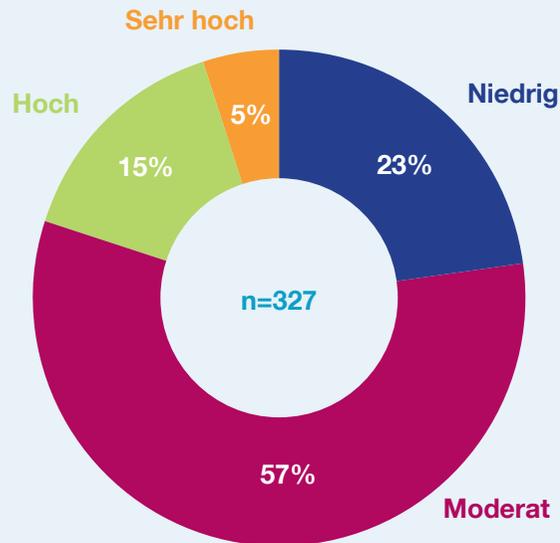


Quelle: VDI (2023)

Innovationsverteilung: Fahrdienstvermittlung



Innovationsgrad



Beispiel 1:
Didi Neuron
robotic arm

Im Innenraum verfügt Neuron über einen fahrzeuginternen Roboterarm, der Gepäckstücke aufnehmen, Passagiere aufwecken und Gegenstände aus dem gesamten Innenraum holen kann.

Innovationsgrad:
Sehr hoch

Beispiel 2:
Grab KartaCam

KartaCam ist eine kleine Action-Kamera, die an Fahrradhelmen befestigt wird, um Gassen und Nebenstraßen zu filmen. Durch deren Kartierung schafft Grab ein detaillierteres und realistischeres Straßennetz und kann dadurch die Fahrzeiten erheblich verkürzen.

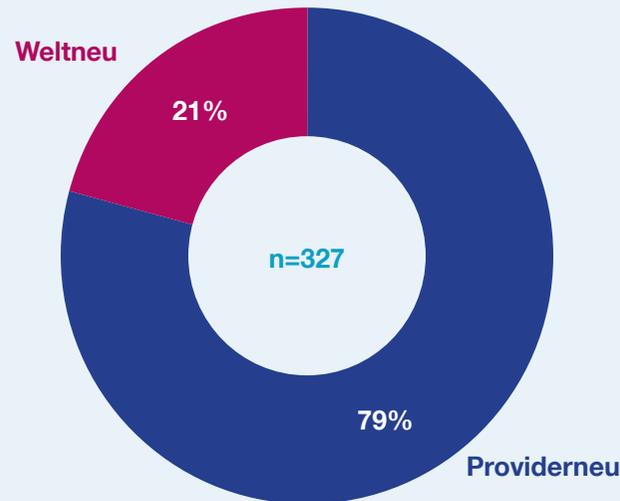
Innovationsgrad:
Hoch

Beispiel 3:
Bolt Wait & Save

Mit Wait & Save können Kunden bei Fahrten Geld sparen, wenn sie bereit sind, etwas länger auf die Abholung zu warten. Anstatt mehr zu bezahlen oder in der App nach sinkenden Preisen zu schauen, können sie günstigere Fahrten anfordern, die jedoch etwas länger dauern.

Innovationsgrad:
Moderat

Neuheitsgrad



Beispiel 1:
Uber Group Rides

In ausgewählten Städten können Kunden andere einladen, ihre Adressen zu einer Gruppenfahrt hinzuzufügen, und bald wird die Uber App automatisch die Haltestellen aktualisieren, um jede Person entsprechend der effizientesten Route abzuholen. Zudem wird jeder Person die Zeit in Rechnung gestellt, die sie für die Fahrt aufwendet. Einführung in über 100 Städten weltweit, darunter Atlanta, Bangalore, Kapstadt, Melbourne und Paris.

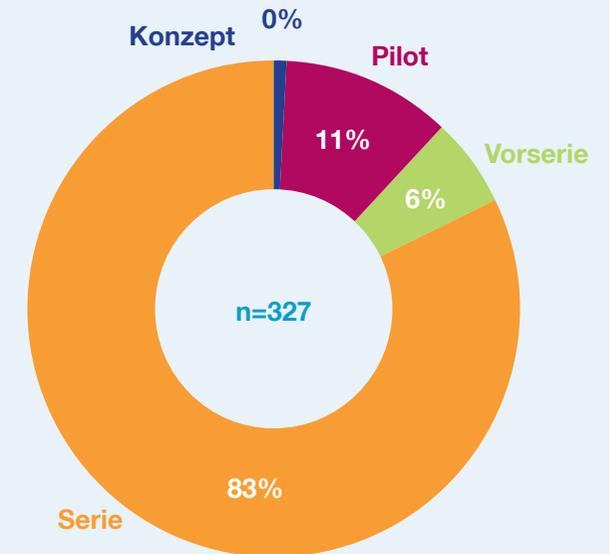
Innovationsgrad:
Weltneu

Beispiel 2:
Lyft Smooth Cruiser Reports

Smooth Cruiser Reports bieten Fahrern einen spezifischen Einblick in ihr Fahrverhalten in drei Kategorien: sanftes Bremsen, sanftes Abbiegen und ob das Telefon des Fahrers während der Fahrt eingeschaltet ist. Anschließend wird ein Mittelwert ermittelt, der darauf basiert, wie der Fahrer im Vergleich zu allen anderen teilnehmenden Lyft-Fahrern in seiner Region abschneidet.

Innovationsgrad:
Providerneu

Reifegrad



Beispiel 1:
Grab Traveller
Homepage

Damit Touristen ihre Reisen besser planen können, ermöglicht die neue Traveller Homepage Reisenden aus dem Ausland, eine Stadt innerhalb der Grab App so zu erkunden, als ob sie am Zielort wären; verfügbar für 33 der meistbesuchten Städte in Südostasien.

Innovationsgrad:
Serie

Beispiel 2:
Uber Teen Accounts

Eltern und Betreuer können Jugendliche (13-17 Jahre) unter ihrer Aufsicht sicher transportieren lassen, inkl. Zusatzfunktionen wie Audio Recording, Telefonsupport, Live-Verfolgung etc., seit Mai 2023 in ausgewählten Städten in den USA und Kanada verfügbar

Innovationsgrad:
Vorserie

Beispiel 3:
Waymo Autonomous
Rides on Uber

Beginnend in Phoenix (AZ), können Fahrer, die ein UberX, Uber Green, Uber Comfort oder Uber Comfort Electric anfordern, mit einem Waymo-Fahrzeug gematcht werden, wenn die Route Teil des neu erweiterten Betriebsgebietes von Waymo ist.

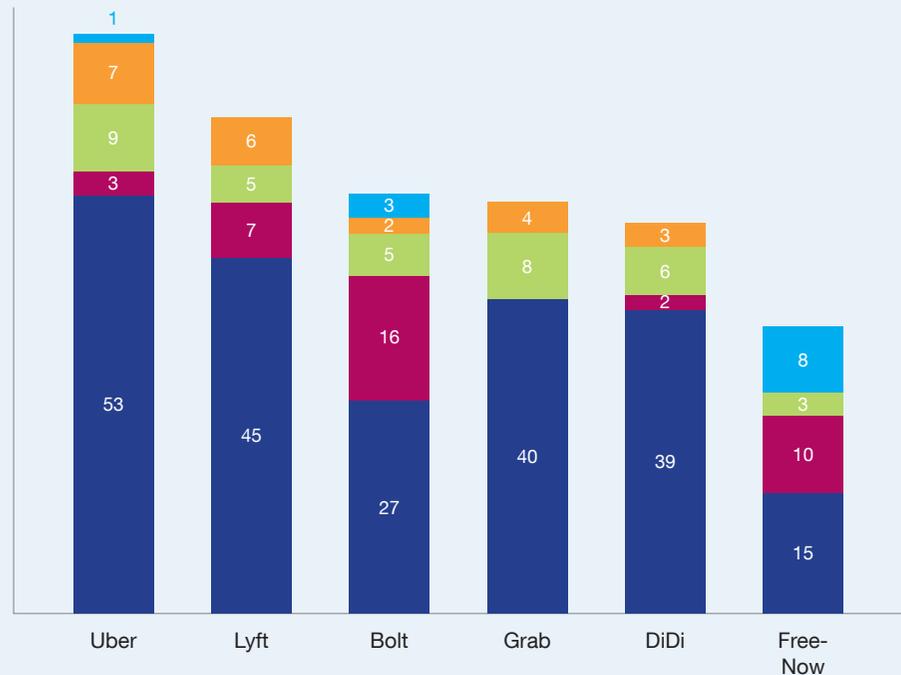
Innovationsgrad:
Pilot

Innovationsstärke: Fahrdienstvermittlung

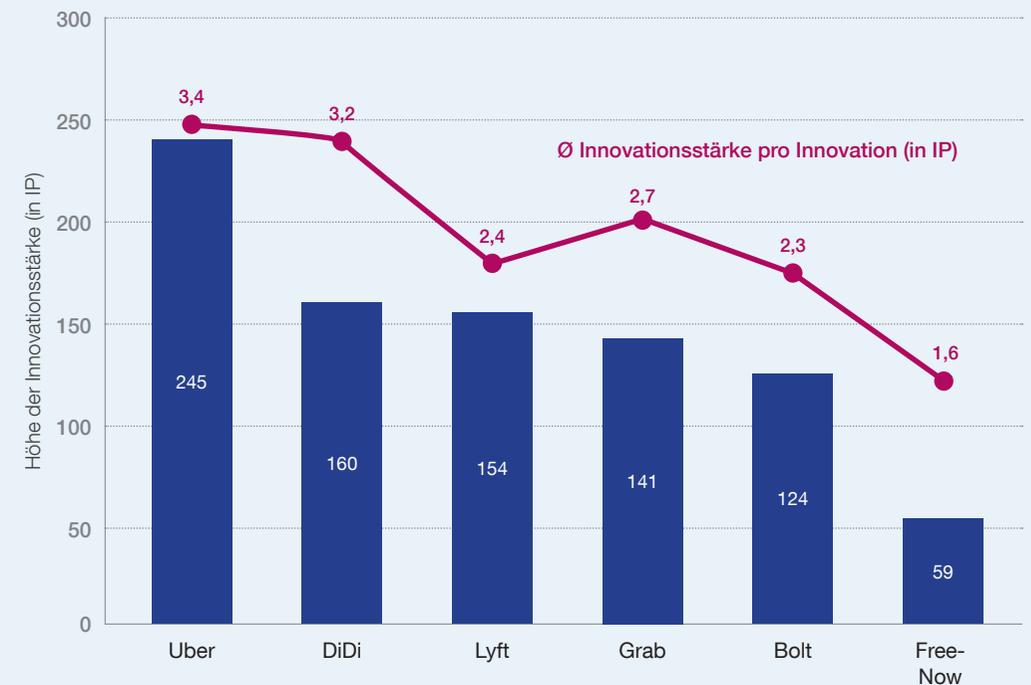


Verteilung der Innovationen (Anzahl) nach den Innovationsfeldern je Provider

■ Fahrdienste ■ Micromobility ■ Service-Ökosystem ■ Sonstiges ■ Car-/Mopedsharing



Innovationsstärke der Fahrdienst-Unternehmen (in Indexpunkten, IP)



Quelle: CAM

Jenseits des Kerngeschäfts

Innovationsmotor unter den Fahrdienstleistern, sowohl was die Anzahl als auch die Innovationsstärke betrifft, ist mit Abstand Uber. Der US-Anbieter weist die meisten Neuerungen im Kerngeschäft Ridehailing auf, bietet aber auch

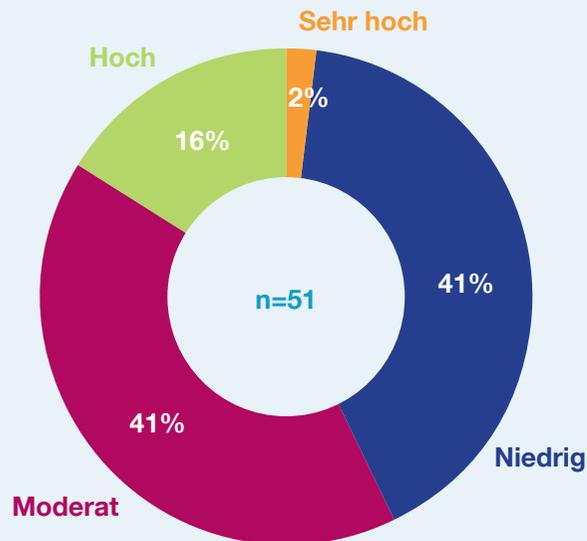
im immer relevanteren Bereich des Service-Ökosystems einige neue Dienste an. Auch die anderen Fahrdienst-Provider Lyft, Grab und Didi konzentrieren ihre Entwicklung auf das Hauptgeschäftsfeld Ridehailing – mit zwei Ausnahmen. Die europäischen Anbieter FreeNow und Bolt streben eher eine Diversifizierung entlang verschiedener Dienste an. Bei-

den liegen bei der Innovationsstärke eher im Hintertreffen – vor allem FreeNow schafft es bis dato nicht, vergleichbare Innovationen mit hohem Kundennutzen auf den Markt zu bringen. Dagegen kann beispielsweise Didi die nicht ganz so hohe Anzahl an Neuerungen durch einen durchschnittlich höheren funktionellen Mehrwert ausgleichen.

Innovationsverteilung: Micromobility



Innovationsgrad



Beispiel 1: Bolt Reckless Rider Score

Bolt hat ein Reckless Rider Score-Feature entwickelt, um durch die Bewertung von Fahrverhalten auf der Grundlage von Sensordaten die Sicherheit von Scooter-Nutzern und anderen Verkehrsteilnehmern zu verbessern und rücksichtsloses Fahrverhalten zu sanktionieren.

Innovationsgrad:
Sehr hoch

Beispiel 2: Voi PathPilot Technology

Voi hat in Zusammenarbeit mit Drover AI als erster Mikromobilitätsanbieter in Oslo Computer Vision auf seinen E-Scootern eingeführt, um mithilfe der sogenannten „PathPilot-Technologie“ das Fahren auf Gehwegen und das korrekte Parken zu überwachen und zu verbessern.

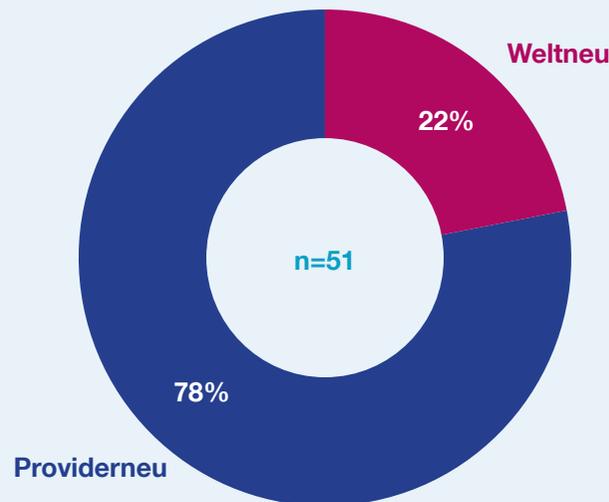
Innovationsgrad:
Hoch

Beispiel 3: Bird anti-theft alarm

Bird hat ein neues Anti-Diebstahl-Alarm-System für Bird-Bikes eingeführt, das per Over-the-Air-Upgrade aktiviert wird und einen 120dB-Alarm auslöst sowie die Stromzufuhr blockiert, wenn das Fahrrad bewegt wird.

Innovationsgrad:
Moderat

Neuheitsgrad



Beispiel 1: Cooling bicycle saddle from Hello

Hello hat in über 100 Städten neue, „kühle“ Fahrradsättel eingeführt, die mit fortschrittlichen hitzeableitenden Materialien ausgestattet sind, um den Komfort der Nutzer bei heißem Wetter zu verbessern. Diese Sättel, die zuerst in Zhengzhou getestet wurden, bieten eine kühlere Sitzfläche und sind wasserabweisend, wodurch sie bei warmem und regnerischem Wetter eine angenehmere Fahrt ermöglichen.

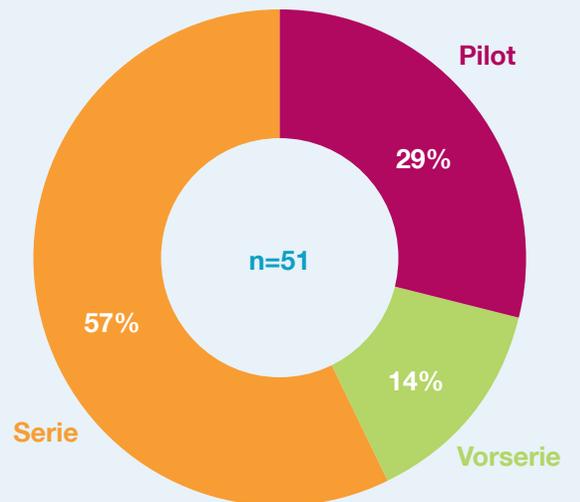
Innovationsgrad:
Weltneu

Beispiel 2: Bolt Group Rides

Bolt führt schrittweise eine Gruppenfahrten-Funktion ein, die es Nutzern ermöglicht, bis zu vier E-Scooter oder E-Bikes mit einem einzigen Profil zu reservieren, um sicher gemeinsam zu fahren und Tandemfahrten zu vermeiden. Diese Funktion soll nicht nur die Benutzererfahrung verbessern, sondern auch nachhaltigere Transportmöglichkeiten für Kurzstrecken fördern.

Innovationsgrad:
Providerneu

Reifegrad



Beispiel 1: Beam Rider Check

Beam hat mit „Rider Check“ einen neuen kognitiven In-App-Test in Australien und Neuseeland eingeführt, der darauf abzielt, das Fahren von E-Scootern unter Einfluss von Drogen oder Alkohol zu verhindern.

Innovationsgrad:
Serie

Beispiel 2: Lime Training Mode

Lime hat den Trainingsmodus eingeführt, der in ausgewählten Städten verfügbar ist, um neue Fahrer durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 8 mph sicherer und komfortabler in die Nutzung von E-Scootern einzuführen.

Innovationsgrad:
Vorserie

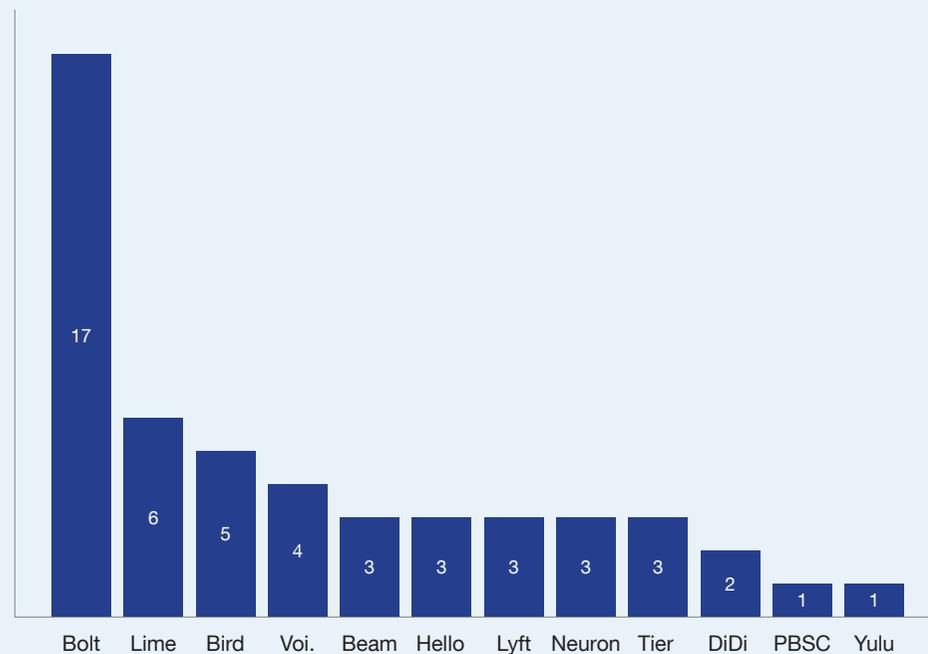
Beispiel 3: Bolt Distance-based pricing

Bolt führt in Brüssel ein distanzbasiertes Preismodell für E-Scooter ein, um durch die Entkopplung von Fahrtdauer und Kosten sichereres Fahren zu fördern.

Innovationsgrad:
Pilot



Anzahl der erfassten Innovationen je Provider



Innovationsstärke der Micromobility-Provider



Quelle: CAM

Einsame Spitze

Noch deutlicher als bei den Fahrdienstvermittlern schält sich im Bereich Micromobility ein klarer Topperformer in Sachen Service-Innovationen heraus. Der estnische Provider Bolt brachte im Erfassungszeitraum 17 Neuerungen auf

den Markt, darunter beispielsweise den „Reckless Rider Score“, mit dem rücksichtsloses Fahrverhalten auf Basis von Sensordaten sanktioniert werden soll. Eine Weltneuheit im Bereich Mikromobilität kommt vom chinesischen Anbieter Hello: Der Bikesharer hat in 100 Städten gekühlte Fahrradsättel eingeführt, um den Komfort der Nutzer bei

heißem Wetter zu verbessern. Hello weist hinter Bolt und Neuron die höchste Innovationsstärke pro Neuerung auf. Bei der Gesamtpformance der Innovationen sticht Bolt klar hervor, mit deutlichem Abstand vor Neuron Mobility – das Unternehmen aus Singapur kann mit nur drei Innovationen die Konkurrenten Voi und Lime hinter sich lassen.

„Ich sehe Licht am Horizont“

CAM-Direktor Prof. Stefan Bratzel im Gespräch

Wie hat sich der Markt für neue Mobilitätsdienstleistungen bis heute entwickelt?

Über die letzten zehn Jahre hat sich gezeigt, dass die Erwartungen teilweise überzogen waren. Es wurde fast so dargestellt, als würden innerhalb weniger Jahre Autos schrittweise aus den Städten verschwinden und jeder nur noch Sharing-Angebote nutzen. Diese Vorstellung war von Anfang an völlig unrealistisch und der Hype ist mittlerweile stark abgeflaut. Wir befinden uns aktuell im Tal der Tränen, in einer Phase der Enttäuschung in manchen Mobilitätsfeldern. Das ist für mich aber eher eine positive Entwicklung. Denn jetzt wird so langsam klar, worauf es wirklich ankommt, um mit neuartigen Mobilitätsdiensten Erfolg zu haben. Zum anderen sehen wir, dass in manchen Mobilitätssektoren eine starke Konsolidierung eingesetzt hat – beispielsweise bei der Mikromobilität. Aber ich sehe auch Licht am Horizont. In einigen Bereichen wie beim Ridesharing befinden wir uns jetzt auf dem Pfad der Produktivität und der produktiven Skalierung.

Einige Player haben mittlerweile die Gewinnzone erreicht. Wie konnte das gelingen?

Eine Erfolgsgeschichte schreibt derzeit Uber: Das Unternehmen hat im letzten Jahr zum ersten Mal einen nennenswerten Gewinn erzielt. Das markiert eine regelrechte Zeitenwende. In den letzten Jahren ist es Uber zudem gelungen, seine Nutzerbasis erheblich zu erweitern und gleichzeitig die Kosten unter Kontrolle zu bekommen. Um nun

wirklich profitabel zu werden, brauchte es eine Strategie, die darauf abzielt, ein Ökosystem an Dienstleistungen aufzubauen, die sich gegenseitig ergänzen. Ein Beispiel ist der Ausbau von Uber Eats. Dadurch konnten die Fahrer besser ausgelastet werden, da sie nicht nur Personen beförderten, sondern auch Essen und Fracht auslieferten. Diese höhere Auslastung führte zu positiven Netzwerkeffekten: Kunden, die Uber-Fahrer nutzen, greifen auch verstärkt auf Uber Eats zurück, was die Dienstleistungen miteinander verknüpft und verstärkt.

Dennoch haben immer noch viele Akteure zu kämpfen. Was ist zu tun, um die Bedingungen für Alternativen zum Privat-Pkw zu verbessern?

New Mobility wird sich nur dann durchsetzen, wenn es auch eine politische Orchestrierung gibt. Nehmen wir das Beispiel Carsharing: Damit es erfolgreich sein kann, müssen bestimmte Voraussetzungen geschaffen werden, etwa ausreichende und preislich angemessene Parkmöglichkeiten. Gleichzeitig wäre es hilfreich, wenn der motorisierte Individualverkehr ein Stück weit eingeschränkt wird, beispielsweise durch spezielle Fahrspuren oder Angebote für Micromobility. Für solche Maßnahmen ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den Städten und den Anbietern notwendig. Es bleibt abzuwarten, ob Deutschland die nötige Kraft aufbringt, um solche Projekte langfristig erfolgreich umzusetzen. In den letzten Jahren haben wir etwas an Schwung verloren.



Stefan Bratzel ist seit 2004 Leiter des Center of Automotive Management (CAM) und Dozent an der Fachhochschule der Wirtschaft in Bergisch Gladbach. Das CAM ist ein unabhängiges wissenschaftliches Institut für empirische Automobil- und Mobilitätsforschung. Der promovierte Politikwissenschaftler ist zudem Verantwortlicher für den Masterstudiengang Automotive Management. Bratzel war zuvor unter anderem Produktmanager beim Automobilhersteller Smart und Programmmanager bei Quam in München (Bild: facesbyfrank).

Wissenschaftliche Leitung:



Prof. Dr. Stefan Bratzel
Center of Automotive Management
September 2024 · Bergisch Gladbach

In Zusammenarbeit mit:

automotive*IT*

Weitere Informationen zur Studie:

www.mobility-services-report.com

Powered by 
CISCO™