



Mein Auto ist dein Auto

Selten, aber immer häufiger wird von «kollaborativer Mobilität» gesprochen, wenn es um Lösungsvorschläge für den drohenden Verkehrskollaps geht. Die Idee ist bestechend einfach: Wenn wir miteinander teilen, bleibt am Ende mehr für alle übrig.

Text: Lukas Hadorn Illustrationen: Anja Kroencke





Mobility

Kategorie: Carsharing

Kaum ein Land weist eine höhere Dichte an Carsharing-Nutzern auf als die Schweiz. Der Erfolg hat einen Namen: Mobility. Seit 1997 bietet die in Luzern beheimatete Genossenschaft an fast 1400 Standorten in der Schweiz ihre roten Fahrzeuge zur Kurzmiete an. 112 000 Personen nutzen den Dienst und können sich so ein eigenes Erst- oder Zweitfahrzeug sparen. Aufgrund der zentralen Organisation und der eigenen Autoflotte gehört Mobility zur älteren Garde der Carsharing-Dienste, die Zukunft wird gemäss Experten von sogenannten P2P-Netzwerken geprägt sein, in denen sich Privatpersonen direkt miteinander verbinden. www.mobility.ch



Tooxme

Kategorie: Carpooling

Als «soziale Mobilität» vermarktet der in der Wetschweiz bereits etablierte Carpooling-Dienst Tooxme sein Angebot. Wer von A nach B fährt, gibt dies via App bekannt und kann eine Person mitnehmen, die zur gleichen Zeit nach B will (und dies via App kundtut). Der Gast zahlt weniger als mit dem Taxi, der Fahrer lässt sich eine Fahrt vergüten, die er ohnehin unternimmt. Beide profitieren. Weil solche Dienste immer auch von Fahrern mit rein kommerziellem Interesse genutzt werden, sind die Widerstände, insbesondere seitens der Taxi-Industrie, gross. Dem international tätigen Anbieter Uber etwa schlägt vielerorts massiver Protest entgegen, in Brüssel wurde Uber gar verboten. www.tooxme.com

Die Schweiz steht im Stau. Nicht nur während der Sommerferien, sondern das ganze Jahr hindurch. Wie das Bundesamt für Strassen unlängst meldete, hat die Zeit, in der sich der Verkehr allein auf den Nationalstrassen staut, zwischen 2010 und 2012 um 34 Prozent zugenommen. Besonders stark sind die Metropolen Zürich, Genf, Lausanne und Bern verstopft. Das Bevölkerungswachstum gilt genauso als Ursache wie die höheren Einkommen und die wachsende Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort. Fest steht: Die klassischen Mobilitätsmodelle – allen voran der individuelle Berufsverkehr mit dem Auto – stossen an ihre Grenzen. Die Schweiz pendelt in den Kollaps.

Lösungsansätze gibt es viele: gebührenpflichtige Strassen, der Ausbau von Engpässen, Umlagerung auf die Schiene. Den Begriff kollaborative Mobilität hingegen hört man noch selten. Dabei führt möglicherweise genau dieses Konzept schon in wenigen Jahren aus der Verkehrskrise. Ko-Mobilität ist eine intelligenterere Form der heutigen Mobilität. Im Prinzip geht es darum, Fahrzeuge, aber auch Fahrten, Dienstleistungen und Verkehrsinfrastruktur miteinander zu teilen, um so die vorhandenen Ressourcen besser – sprich: effizienter – zu nutzen.

Es braucht weniger von allem

Wenn man weiss, dass ein Personenwagen im Schnitt 23 von 24 Stunden am Tag auf einem Parkplatz oder in einer Garage herumsteht, liegt die Idee, das Gefährt in der ungenutzten Zeit jemand anderem zur Verfügung zu stellen, auf der Hand. Gleiches gilt für den freien Parkplatz, den freien Beifahrersitz, die freie Ladefläche. Was nicht genutzt wird, steht allen zur Verfügung. Das schnelle Internet und mobile Endgeräte machen es möglich, dass der Markt transparent wird, dass sich Anbieter und Nutzer schnell und unkompliziert finden und miteinander kommunizieren können. Mittelfristig führen diese effizienten Lösungen dazu, dass der absolute Bedarf an Fahrzeugen, aber auch

an Treibstoffen, an Dienstleistungen und an Infrastruktur sinkt.

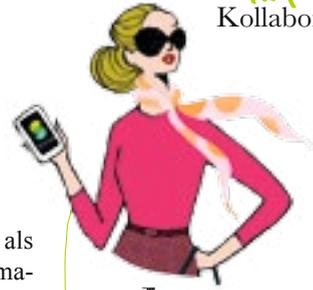
Ökonomisch, ökologisch und sozial

Kollaborative Mobilität sei nachhaltige Mobilität, findet Jörg Beckmann. «Sie ist ökonomisch nachhaltig, weil sie vorhandene Kapazitäten besser auslastet und keine zusätzlichen Infrastrukturinvestitionen benötigt. Ökologisch nachhaltig, weil sie aufgrund der besseren Auslastung endliche Ressourcen schont, und sozial nachhaltig, weil sie neue Formen gemeinschaftlicher Mobilitätsorganisation fördert.» Beckmann muss es wissen. Er ist Direktor der Mobilitätsakademie, eines 2008 vom TCS gegründeten Mobilitäts-Thinktanks. Alljährlich veranstaltet er in Bern einen Kongress mit dem lustigen Namen Wocomoco (World Collaborative Mobility Congress), um Ideen und Menschen aus dem stark wachsenden Bereich der geteilten Mobilität zusammenzuführen.

Zeitenwende der Mobilität

Was man derzeit erlebe, mit dem Aufkommen von Car- und Bike-Sharing-Angeboten, Mitfahrzentralen, privaten Taxi-Diensten oder öffentlichen Parkplatz-Netzwerken, sei nichts weniger als eine Zeitenwende in der Mobilität. «Die alte Verkehrswelt war geprägt von einem eisernen Vorhang zwischen dem privaten, motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen, kollektiven Verkehr», sagt Jörg Beckmann. «Man stand auf der einen oder auf der anderen Seite, aber dazwischen gab es nichts. Die Ko-Mobilität beginnt nun, diese Grenzen zu verwischen. Der öffentliche Verkehr wird individualisiert, der Privatverkehr wird öffentlicher.»

Auch Trendforscher Lars Thomsen spricht angesichts dieser neuen Dienste von einem Paradigmenwechsel. «Zugang wird wichtiger als Besitz», sagt er. Das habe Jeremy Rifkin, der US-Soziologe und grosse Theoretiker der Zugangsgesellschaft schon vor fast fünfzehn Jahren erkannt. Rifkin legte dar, wie der



Sharoo

Kategorie: P2P-Carsharing

Das Prinzip ist einfach: Du kannst mein Auto benutzen, während ich es nicht brauche. Auf der Carsharing-Plattform kann sich jedermann registrieren und sein Privatfahrzeug der Allgemeinheit – oder auch nur Freunden oder Nachbarn – zur Miete anbieten. Im Mai in Zürich, Bern und Luzern lanciert, will die Firma, an der die Migros-Tochter m-way, die Mobiliar und Mobility beteiligt sind, bald die ganze Schweiz abdecken (aktuell werden Pioniere in Basel, St. Gallen und Winterthur gesucht). Sharoo hat erkannt, dass eine einfache Nutzung, Sicherheit und Vertrauen essenziell sind im Kampf um breite Akzeptanz. Eine Schlüsselübergabe etwa ist nicht nötig, der Zugang zum Fahrzeug erfolgt via Smartphone. Jede Fahrt ist automatisch versichert, die Mitglieder werden von der Community bewertet. www.sharoo.com



CaKi-Bike

Kategorie: E-Bike-Sharing

CaKi-Bike steht für Cargo-Kinder-Bike. Der Name sagt es schon: Mit dem Elektro-Lastenvelo lässt sich Gepäck, aber auch der Nachwuchs transportieren, was für junge Familien, die in der Stadt oder Agglo wohnen, eine Alternative zum Auto darstellen soll. In Bern läuft ein Projekt, bei dem sich drei Familien gemeinsam um ein CaKi-Bike bewerben können. Erhält die Gemeinschaft den Zuschlag, wird ihr das Velo gratis während dreier Monate zur Verfügung gestellt. Die Nachfrage übersteigt das Angebot um ein Vielfaches. www.ewb.ch/de/angebot/mobilitaet/electrodrive/caki-bike.html

traditionelle Wert des Besitzererbs, der als Mittel zur Vergrösserung der eigenen Autonomie und damit als Gefühl der Freiheit gilt, gegenüber einem neuen Wert an Bedeutung verliere: jenem der Zugangsoptimierung. «Langsam setzt sich auch in der breiten Bevölkerung die Erkenntnis durch, dass man etwas nicht mehr besitzen muss, um es nutzen zu können», so Thomsen. Man müsse sich nur umsehen: «Die Jungen hören schon heute den ganzen Tag Musik, ohne einen einzigen Tonträger zu besitzen.»

So dürfte es auch dem Auto bald ergehen: Warum eines besitzen – sprich: anschaffen, aufbewahren, instand halten, reparieren, versichern –, wenn man es sich im passenden Moment schnell und unkompliziert ausleihen kann?

Wichtige Rolle der Schweiz

Geht es nach der Migros, so soll die Schweiz in diesem Entwicklungsprozess eine prägende Rolle einnehmen. «Wir gehören schon heute zu den führenden Ländern im Bereich der kollaborativen Mobilität», sagt Hans-Jörg Dohrmann, Geschäftsführer der m-way AG, einer Migros-Tochter, die auf den Verkauf von Elektrofahrzeugen spezialisiert ist. Als Beispiel nennt er Mobility Carsharing, den weltweit zweitgrössten Dienstleister dieser Art. Auch m-way mischt im Markt der geteilten Mobilität mit, unter anderem mit der Carsharing-Plattform Sharoo und dem Projekt eMOTION Zürich, einer weltweit einzigartigen Kombination aus Elektromobilität und Carsharing, in dessen Rahmen Privatpersonen ein Elektroauto zu vergünstigten Konditionen beziehen konnten, wenn sie es im Gegenzug bei Nichtgebrauch der Allgemeinheit zur Verfügung stellen.

«Ich finde es toll, dass die Migros das Entstehen dieser neuen Mobilitätsformen aktiv mitprägt», sagt Dohrmann. «Noch wissen wir nicht, welche Modelle sich künftig durchsetzen werden. Darum darf auch mal etwas nicht klappen oder gar schiefgehen. So funktioniert Unternehmertum. Das ist Duttweiler pur!»

Dass sich die Schweiz einen Namen als Standort für Mobilitätsinnovationen machen kann, glaubt auch Stefan Schöbi, Leiter von Engagement Migros, dem Förderfonds der Migros-Gruppe, der im Bereich Nachhaltigkeit Projekte unterstützt, in denen Pionierleistungen erbracht werden. Im Innovationsfeld der kollaborativen Mobilität sei man noch in der kreativen Findungsphase, sagt Schöbi. Genau das mache die Branche so interessant (siehe Interview Seite 34).

Nicht jedermanns Sache

«Die Leute haben bereits gemerkt, dass kollaborative Mobilität keine Zweitklassmobilität ist», stellt Trendforscher Thomsen fest. «Heute nutzen längst nicht mehr nur jene Personen Carsharing-Angebote, die sich kein eigenes Auto leisten können. Viele wollen es sich nicht leisten.» Entscheidend für den Durchbruch auf breiter Front sei, dass die Dienste besser, billiger und bequemer seien als die etablierten Verkehrslösungen. Erst dann wird die grosse Masse auf den Ko-Mobilitäts-Zug aufspringen. Dabei müsse klar sein, dass Ko-Mobilität nicht jedermanns Sache sei. «Aber wenn nur schon zwanzig bis dreissig Prozent aller Verkehrsteilnehmer auf geteilte Mobilität setzen, ist das ein gigantischer Markt», so Thomsen.

Und was kommt noch?

Als Trendforscher hat er natürlich auch eine Vision, wie Ko-Mobilität dereinst aussehen könnte. «Irgendwann stellen wir uns auf die Strasse, drücken einen Knopf auf dem Smartphone, und es kommt ein ferngesteuertes Gefährt angehaucht, in welches wir einsteigen können. Im Inneren sind wir mit unseren Kontakten vernetzt, können arbeiten oder Musik hören. Das Fahrzeug fährt automatisch, es spuckt uns am Zielort aus und parkiert selbständig oder fährt gleich weiter zum nächsten Mieter.» Gewiss, das sei Zukunftsmusik, so Thomsen. Bis diese Form kollaborativer Mobilität Realität sei, dauere es schon noch eine Weile. «So etwa bis 2019.» ●

„Schweiz kann Entwicklung der Ko-Mobilität prägen“



Herr Schöbi, Ko-Mobilität ist eines jener Gebiete, das von Engagement Migros finanziell unterstützt wird. Warum?

Weil kollaborative Mobilität eine neue Form der Mobilität ist, deren Entwicklung notwendig ist, wenn man die Verdichtung unserer Lebensräume betrachtet. Wir versuchen, Themen und Projekte zu unterstützen, die uns als Gesellschaft weiterbringen. Konkret fördern wir dort, wo Pionierleistungen erbracht werden, wo auf der grünen Wiese gearbeitet wird, mit Kreativität, Mut zur Veränderung und dem Blick für die Zukunft.

Im Bereich der Ko-Mobilität ist das sicherlich der Fall. Welche Projekte unterstützen sie?

Wir unterstützen die Mobilitätsakademie, einen Schweizer Mobilitäts-Thinktank, beim Aufbau von Wocomoco, einem Kongress zum Thema geteilte Mobilität. Dieser vernetzt die bestehenden Akteure in diesem Bereich und sorgt dafür, dass neue Konzepte vorangetrieben werden. Unser Ziel ist es, mit unserer Unterstützung entscheidend zur Weiterentwicklung von Standards und zur breiten Umsetzung nachhaltiger Konzepte beizutragen.

Kann die Schweiz die Entwicklung dieser neuen Mobilitätsform aktiv prägen?

Davon sind wir überzeugt, ja. Aufgrund ihrer Kleinräumigkeit und des gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs hat die Schweiz Modellcharakter und kann neuartige Mobilitätslösungen im Kleinen vorzeichnen und erproben. Wenn es uns gelingt, schon heute die Rahmenbedingungen für eine zukunftsfähige Mobilität zu schaffen, dann kann sich die Schweiz als Standort für Mobilitätsinnovation noch weiter etablieren.

Welche anderen Themenbereiche und Projekte werden vom Förderfonds unterstützt?

Aktuell sind es im Bereich Nachhaltigkeit ein halbes Dutzend Projekte. Dazu gehören die Erforschung von Alternativen zu Palmkernöl in Waschmitteln, ein Pilotprojekt zur Entwicklung von nachhaltigen Verpackungen aus biologischen Rohstoffen und Abfallprodukten sowie eine Machbarkeitsstudie zum Projekt einer Migros-Filiale, Fisch und Gemüse künftig von der eigenen Dachfarm zu beziehen. Alle diese Projekte haben gemeinsam, dass sie möglicherweise scheitern. Aber dieses Risiko nehmen wir bewusst in Kauf, weil wir nur so verhindern können, dass zukunfts-trächtige Lösungsansätze irgendwo in einer Schublade liegen bleiben.

Stefan Schöbi (37)

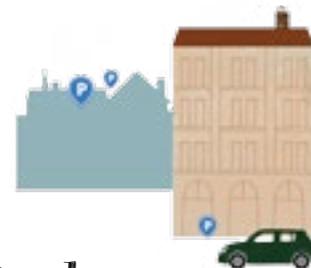
ist Leiter von Engagement Migros, einem Förderfonds der Migros-Gruppe. Mit dem 2012 ins Leben gerufenen Fonds unterstützt die Migros freiwillig Projekte in den Bereichen Kultur, Nachhaltigkeit, Wirtschaft und Sport.



Publibike

Kategorie: Bikesharing

Was Mobility im Bereich Carsharing ist, ist Publibike im Segment Bikesharing. Wer ein Abo besitzt, kann an mehr als hundert Standorten in der Schweiz ein Velo oder ein E-Bike ausleihen. Wie viele Ko-Mobilitäts-Dienste ist Publibike als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr gedacht und soll die letzte Meile zwischen ÖV-Endstation und Zielort abdecken. Entgegen der landläufigen Meinung sollen diese Dienste dem ÖV nicht Konkurrenz machen, sondern ihn sinnvoll ergänzen und letztlich fördern. Auch bei Publibike sorgt eine App für Real-Time-Transparenz. www.publibike.ch



Parku

Kategorie: Parkplatzsharing

«Buchen statt suchen» heisst der Slogan des Schweizer Parkplatz-Netzwerks Parku. Wer einen Parkplatz besitzt, wo andere häufig einen suchen, kann diesen vermieten, während er ihn selbst nicht braucht. Eine App zeigt Parkplatz-Suchenden in Echtzeit, wo freie Parkplätze zu welchem Preis verfügbar sind. Während Kritiker monieren, der Privatverkehr in Innenstädten nehme damit noch zu, führen Befürworter das Argument ins Feld, durch die effiziente Nutzung der bestehenden Parkflächen würden der Suchverkehr und damit die Verkehrsbelastung ganz allgemein massiv reduziert. Seit Kurzem ist Parku nicht nur in Schweizer Städten, sondern auch in der deutschen Hauptstadt Berlin präsent. www.parku.ch