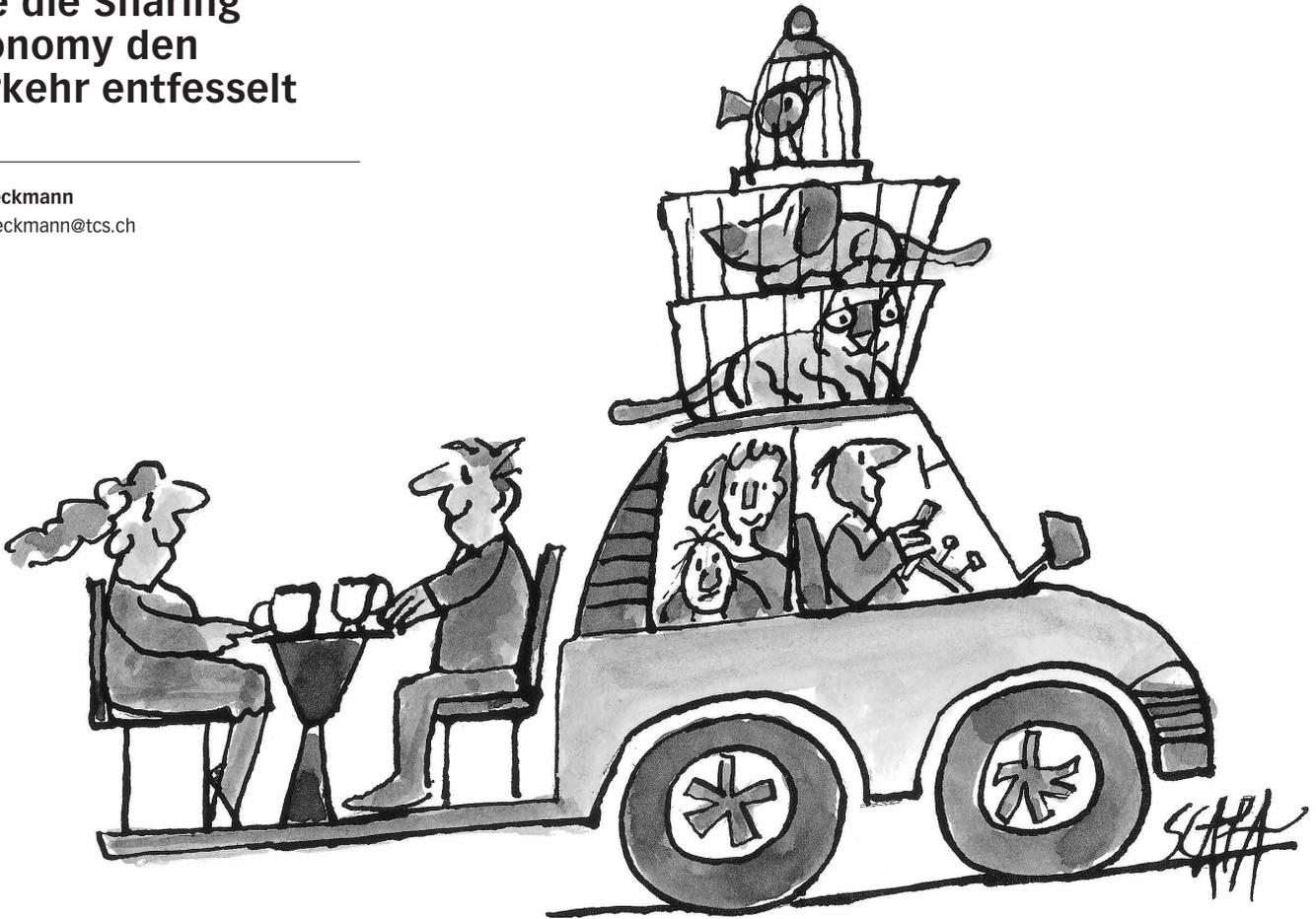


Wie die Sharing Economy den Verkehr entfesselt

Jörg Beckmann
joerg.beckmann@tcs.ch



Der Verkehrssektor zeichnet sich durch enorme temporäre und punktuelle Überkapazitäten aus. Denn die Infrastrukturen werden für Verkehrsspitzen geplant und gebaut, Autos als Universalverkehrsmittel und für Extrembedürfnisse angeschafft. Die kollaborative Mobilität hilft, diese Kapazitäten besser auszulasten und Ressourcen zu schonen.

Unsere Alltagsmobilität steht heute vor einem kolossalen Wandel. Die traditionellen politischen Denkmuster und planerischen Handlungsmaximen einer bipolaren Verkehrswelt, in der sich der öffentliche Kollektivverkehr und der private Individualverkehr als Blockmächte gegenüberstanden, lösen sich in der globalen Sharing Economy auf und schaffen Raum für ein gänzlich neues Verkehrsdenken und -handeln. An der Schnittstelle zwischen privater und öffent-

licher Mobilität erwächst mit dem Car-, Bike-, Ride- und Parkplatzsharing eine neue kollaborative Mobilität, welche die Angebotsstrukturen und Nachfragemuster im Verkehrssektor rundum erneuert, neue Akteure mit innovativen Diensten am Verkehrsmarkt platziert und etablierte Verkehrsanbieter zwingt, ihre Geschäftsmodelle und Wertversprechen neu zu formulieren. Dass diese massive Transformation nicht ohne regulatorische Kollateralschäden erfolgt, ist mitt-

lerweile aufgrund der hitzigen Debatten über den globalen Expansionskurs von risikokapitalfinanzierten Transport Network Companies (TNC) wie Uber bekannt. Die zentrale Frage, die im Kontext dieser disruptiven Entwicklungen immer wieder neu gestellt wird, lautet: Macht der Einzug der Sharing Economy und des kollaborativen Konsums den Verkehr nun besser oder eben gerade nicht?

Vielen galt diese Frage bislang eigentlich schon als beantwortet. Klassische, stationsbasierte Carsharer wie Mobility verweisen seit jeher und zurecht auf die Tatsache, dass sie mit ihren öffentlich zugänglichen Mobilitätswerkzeugen tausende Schweizer Familien von der Notwendigkeit des privaten Autobesitzes befreien und gleichzeitig helfen, Fahrzeuge nicht zu Stehzeugen zu degradieren. Unter dem Strich heisst das weniger Autos, weniger Autofahrten und weniger Autoparkplätze in den Schweizer Städten.

Vielfältige Carsharing-Geschäftsmodelle

Ähnliches wurde bis dato auch dem Ridesharing nachgesagt. Gemeinsam anstatt alleine zu fahren nahm im klassischen Mobilitätsmanagement eine ähnlich zentrale Stellung ein wie das «Nutzen statt Besitzen», auch wenn Ridesharing in der Schweiz mit ihrem gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und der starken Fixierung der Autofahrer aufs eigene Fahrzeug kaum über den eines Forschungsthemas und – erfolglosen – Demonstrationsvorhabens hinaus kam. Gleichwohl haben Mitfahrgemeinschaften in anderen Kulturkreisen und Lebensstilgruppen durchaus Tradition, die dank multinationaler Ridesharer wie BlaBlaCar heute zu neuem Leben erweckt werden.

Dank dieser neuen digitalen Fahrtenvermittler lassen sich im Internet millionenfache Mitfahrgelegenheiten an denkbar entlegene Orte finden, oft zu Preisen, die ähnlich wie die Angebote der Billigflieger erst recht zum

Reisen einladen. Als Nicht-Autofahrer für ein paar Euro von Basel nach Berlin fahren beziehungsweise als Fahrzeuglenker die per Internet gefundenen Mitfahrer an den eigenen Benzinkosten beteiligen zu können, führt allerdings schnell einmal zur Vermutung, dass hier ein Rebound-Effekt vorliegt, wie er auch schon anderen effizienzsteigernden Massnahmen im Verkehr nachgesagt wurde. Denn womöglich entsteht das neue Mobilitätsbedürfnis überhaupt erst durch das erleichterte und kostensenkende Zusammenbringen von Fahrern und Mitfahrern im Ridesharing-Portal.

Ganz im Geist der hier greifenden Verkehrsinduktionshypothese werden auch die stark ausdifferenzierten Carsharing-Geschäftsmodelle diverser Automobilhersteller gelegentlich mit Skepsis betrachtet. Gerade dem stationsungebundenen «Free Floating» wird in Städten wie Berlin nachgesagt, es würde anders als das stationsgebundene Carsharing den ÖV nicht ergänzen, sondern ihn karnibalisieren: Die Generation Y nimmt womöglich lieber schnell den Smart der Daimler-Tochter Car2go für den Trip zum nächsten Club, als in die U-Bahn zu steigen. Für diese These gibt es mittlerweile durchaus Indizien, auch wenn gleichzeitig belegt ist, dass ein stationsungebundenes Carsharing-Angebot private Fahrzeuge ersetzen hilft.

Bestehendes hinterfragen, es neu denken und nachhaltiger ordnen

Noch lauter wird die Kritik an der kollaborativen Mobilität hingegen, wenn sich das Augenmerk auf Parkplatz-Börsen wie Parku oder JustPark richtet. Anstatt hier den effizien-

teren Umgang mit der knappen Ressource Parkraum und die Reduktion des Parksuchverkehrs in den Fokus zu rücken, der in den meisten Innenstädten bei rund 30 Prozent liegt, wird gemutmasst, dass durch derartige Angebote ein zusätzlicher Anreiz geschaffen wird, um mit dem Auto von ausserhalb in die verkehrsbelasteten Innenstädte zu fahren.

So richtig entzündet sich der Streit um Fluch und Segen der kollaborativen Mobilität aber erst dann, wenn die Rede auf Uber kommt. Mit einem Marktwert von mittlerweile über 60 Milliarden Dollar ist die Taxi-App Uber zur gleichermassen gehassten und geliebten Ikone einer neuen Verkehrswelt geworden, in der eine Transport Network Company eben kein eigenes Rollmaterial besitzen und keine eigenen Fahrer stellen muss, um ihr Beförderungsangebot zu vermarkten.

Die damit einhergehenden steuer- und sozialrechtlichen Herausforderungen zwingen einerseits die Exekutive in vielen Ländern, ihren ordnungspolitischen Rahmen anzupassen, andererseits das herkömmliche Taxigewerbe, sich neu zu erfinden. Und genau darin liegt letztlich auch das verheissungsvollste Versprechen der Sharing Economy: das Bestehende zu hinterfragen, es neu zu denken und nachhaltiger zu ordnen. Um dieses Versprechen einlösen zu können, braucht es eine bessere Integration der kollaborativen Mobilität in die lokale, regionale und nationale Verkehrspolitik und -planung. Das Nachhaltigkeitspotenzial einer geteilten Mobilität ist riesig, kann sich aber nur entfalten, wenn die kollaborative Mobilität – neben der privaten und der öffentlich-kollektiven – als dritter Verkehrsträger anerkannt wird.



JÖRG BECKMANN, *1966, ist Verkehrssoziologe und Raumplaner. Er führt als Vizedirektor im Touring Club Schweiz die Mobilitätsakademie AG sowie die Geschäftsstelle des Verbands Swiss eMobility. Seit 2013 organisiert die Mobilitätsakademie den jährlich stattfindenden «World Collaborative Mobility Congress» (www.wocomoco.org).