

Kollaborative Mobilität

Über den Einzug von Peer-to-Peer in die Verkehrswelt

Dr. Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie

Zusammenfassung

Der Artikel führt das Konzept der kollaborativen Mobilität bzw. des kollaborativen Verkehrs ein, in Anlehnung an den Begriff der kollaborativen Konsumtion (engl.: collaborative consumption) im Kontext sogenannter Peer-to-Peer-Netze (P2P). Der kollaborative Verkehr unterscheidet sich dabei sowohl anbieter- als auch nutzerseitig deutlich von den ehemals grossen „Konkurrenten“ im Verkehrssektor – dem öffentlichen kollektiven Verkehr und dem privaten Individualverkehr – und bietet als sowohl soziale, wie auch technische Innovation weitreichende Perspektiven für alternative Formen der Mobilitätsorganisation im Alltag und für eine gesellschaftspolitische Neuorientierung des Mobilitätssektors insgesamt.

Vom Ko-Konsum zur Ko-Mobilität

Ein guter Freund von mir, seines Zeichens Verkehrssoziologe, betont gerne gegenüber seinen Berufskollegen, die seine Passion für diese Bindestrichsoziologie belächeln, dass der Verkehr, wie kaum ein anderes soziales, wirtschaftliches, technologisches, kulturelles oder politisches Subsystem, ein wunderbarer und aussagekräftiger Spiegel unserer Gesellschaft ist. In ihm materialisieren sich nämlich all jene gesellschaftlichen Entwicklungen, die heute und morgen unser Leben verändern werden und dies auf ganz eindrucksvolle Weise: Von der ökologischen Modernisierung des Gesamtsystems bis hin zu neuen Interaktionsformen bei der Abwicklung der alltäglichen Mobilität. Der Alltagsverkehr sei ein ideales Feld für jedwede Art der sozialwissenschaftlichen Forschung, von der sozialpsychologischen Feldforschung bis hin zu den grossen Modernisierungstheorien, so mein Freund.

In der Tat ist der Verkehr eine imposante Bühne für all jene Transformationsprozesse, welche moderne Gesellschaften für ihre mobilen Bürgerinnen und Bürger bereit halten. Der Neoliberalismus schlug sich so in den 80er und 90er durch den Rückzug öffentlicher Beförderungsbehörden aus dem Bahn(betriebs)geschäft nieder, die Globalisierung verändert das Flugverkehrssystem und lässt ihn kontinuierlich wachsen, Urbanisierungsprozesse verhelfen der Strassenbahn zu einem neuen Boom, Körperkult und Nachhaltigkeitskonsens machen aus dem alten Drahtesel gemeinsam ein schickes, grünes Mobilitäts(stil)werkzeug und der Postmaterialismus verdingt sich als Geburtshelfer privater und kommerzieller Autoteiler in den Agglomerationen Westeuropas.



Gerade die Erfolgsgeschichte des Autoteilens (engl.: car-sharing) markiert nun wie kaum eine andere Verkehrsinnovation der vergangenen Jahre die Entstehung einer neuen Verkehrsart, die ich hier als „kollaborativen Verkehr“ einführen möchte. Auf dem Markt des kollaborativen Verkehrs entstehen attraktive Verkehrsangebote jenseits der grosstechnischen Systeme des klassischen motorisierten Individualverkehrs und des kollektiven, schienen- oder strassengebundenen Verkehrs, die heute keineswegs nur mehr eine Nischennachfrage bedienen. Zwischen kollektivem und individuellem Verkehr werden so neue Peer-to-Peer-Netze (P2P) geknüpft, in denen der Mensch seine Mobilität einerseits vom privaten Kauf einer Mobilitätstechnologie, wie dem Automobil, befreit (und sie eben lieber nur nutzt ohne sie auch gleich zu besitzen) und andererseits die Dienstleistung zur Befriedigung seiner Mobilitätsbedürfnisse nicht länger nur bei einem oder mehreren Grossanbietern nachfragt. Private Autoteiler, wie tamyca.de, Mitfahrzentralen, wie mitfahrgelgenheit.de und Fernbusreiseanbieter, wie deinbus.de, die nur dann das Angebot realisieren, wenn sich genügend Interessenten für die Fahrt finden, gehören genauso zu den Apologeten dieser neuen Art der Mobilitätsabwicklung wie etablierte Occasionswagenlisten, die privaten Weiterverwertern den Besitz eines Mobilitätsproduktes ermöglichen, ohne den mit einem Neukauf verbundenen unmittelbaren Wertverlust hinnehmen, beziehungsweise eine nicht unbeträchtliche Marge an einen Zwischenhändler verlieren zu müssen.

Das Heranwachsen eines solchen kollaborativen Verkehrsangebots ist damit in erster Linie eine soziale Innovation innerhalb unseres Alltagsverkehrsystems; in zweiter Linie aber auch Teil des verkehrlichen Spiegelbildes unserer Gesellschaft, indem es ein derzeit viel diskutiertes gesellschaftliches Phänomen – die sogenannte kollaborative Konsumtion oder auch Ko-Konsumtion – auf den Mobilitätssektor ausweitet.

Im Mittelpunkt dieses mobilen Wandels steht nun erneut das Automobil, als traditioneller Dreh- und Angelpunkt unserer Alltagsmobilität, das sich mit seinem Einzug in die Welt der P2P-Netze ein weiteres Mal neu erfindet. Wie kann es aber sein, dass nun diese Ikone des vielgescholtenen, spätmodernen Hyperkonsums sein Alleinstellungsmerkmal – den repräsentativen Privatbesitz – aufzugeben scheint und sich zum Symbol einer postmaterialistischen Lebensstilgruppe mausert, die ihre Identität im Teilen und Tauschen findet?

Ko-Konsum – mehr als nur eine Spielweise von Postmaterialisten

Bei der Suche nach einer Antwort auf diese Frage fallen mir die geflügelten Worte eines anderen Freundes ein. Dieser Freund, seines Zeichens Banker, ermahnt bei seinen Besuchen mit einem diabolischen Grinsen im Gesicht meine drei sich um ihre Playmobilprinzessinnen streitenden Töchter gerne, dass „es vom Teilen auch nicht mehr wird“. Mit seiner unverstandenen Ironie torpediert er meine offensichtlich aussichtslosen Versuche, die drei zur Ko-Nutzung ihrer Kunststofffiguren anzuhalten.

In der Welt des kollaborativen Konsums wird diese Maxime meines Freundes jetzt allerdings auf den Kopf gestellt, denn hier wird aus dem Gut dank des Teilens



tatsächlich mehr, zumindest würde das die weltweit wachsende Zahl der Ko-Konsumenten so sehen. Die „economies of share“ reflektieren, wie der Trendforscher Jeremy Rifkin bereits im Jahr 2000 darlegte, einen „Wandel von ökonomischen Modellen, nach denen es Verlierer und Gewinner gibt, hin zu Modellen, bei denen alle Beteiligten gewinnen“¹. Anhand dieser Modelle lässt sich auch nachvollziehen, warum sich heute immer mehr Menschen gegen den privaten Kauf eines Fahrzeugs entscheiden und sich bei Bedarf lieber einen Wagen leihen, der ihnen eine Mobilität ohne den finanziellen Ballast des privaten Autobesitzes garantiert. Vor diesem Hintergrund verliert laut Rifkin „der traditionelle Wert des Besitzererbs, der als Mittel zur Vergrößerung der eigenen Autonomie und damit als das Gefühl der Freiheit galt, an Bedeutung gegenüber dem neuen Wert der Zugangsoptimierung“².

Für Rifkin liegt das Wesen dieses postindustriellen Wandels also in einer wachsenden Nachfrage nach dem Zugang zu einem Nutzen der zuvor nur über den Besitz erhältlich war. Es ist gerade dieses Argument des „Nutzen statt Besitzen“, welches den sozialen Kleber für die Szene liefert und das Hauptmotiv für den Einstieg in den Ko-Konsum darstellt. Dass das Teilen zahlreicher Alltagsgegenstände nicht nur einen sozialen, sondern auch ökologischen und insbesondere ökonomischen Sinn macht, erscheint gerade beim Auto, welches die meiste Zeit ohnehin eher ein Steh- als ein Fahrzeug ist, als naheliegend. Aber auch die private Bohrmaschine, die im Durchschnitt angeblich nur 13 Minuten pro Jahr von ihrem Besitzer genutzt wird, findet sich immer wieder auf der Liste teilbarer Alltagsgegenstände. Dabei scheinen insbesondere zwei Treiber den um sich greifenden Hang zum Teilen zu fördern:

1. Die Entwicklungen in der virtuellen Welt des Internets ermöglichten, dass immer mehr Menschen ihre Nachfrage nach einem bestimmten Produktnutzen realisieren konnten, ohne das Produkt auch besitzen zu müssen, so beispielsweise geschehen bei der Substitution digitaler Tonträger durch den direkten Download eines Songs auf den eigenen Computer. Mit diesen Entwicklungen stehen wir laut Brian Chesky, CEO und Mitbegründer von airbnb.com, vor der dritten Internetrevolution: Während es bei der ersten einfach darum ging "online zu sein" und die zweite Revolution mit ihren sozialen Netzwerken ein digitales "get together" ermöglichte, erlaubt die dritte Revolution nun ein "coming together in the real world"; sie schafft also aus dem World Wide Web heraus neue, digital unterstützte Formen der gemeinschaftlichen Alltagsorganisation in der realen Welt.

2. Zum anderen ging mit der ökologischen Modernisierung der realen Welt auch die Entstehung neuer nachhaltiger Lebensstilgruppen einher, für die die Schaffung des Zugangs zu einem Nutzen anstatt des Kaufs eines Produktes gleichzeitig auch die Aussicht auf einen ressourcenschonenderen Umgang mit der natürlichen Umwelt bot – nach dem Motto: wenn aus dem „sharing“, ein „caring“ (für die Umwelt) wird.

Die Allgegenwart des Internets und ein fest verankerter Nachhaltigkeitskonsens verhalfen also den von Rifkin bereits früh beschriebenen „shareconomics“ zu

¹ Rifkin, J.: Access, Campus 2007, S. 5

² ebenda



einem Aufschwung, der sich heute insbesondere in den urbanen Zentren als Trendthema des „kollaborativen Konsums“ ausbreitet. Ein Aushängeschild dieser Bewegung ist das Peer-to-Peer-Netz „airbnb.com“, das in den ersten Jahren seines Bestehens über 500 Mio. Übernachtungen vermittelt und allein im 2011 seine Übernachtungszahlen um 500 Prozent steigern konnte. Glaubt man erneut Brian Chesky, dann geht es bei airbnb.com auch darum, die Wertschöpfung der Tourismusindustrie dort gerechter zu verteilen, wo sie entsteht. Besser, der New York-Reisende übernachtet nicht in einer der Bettenburgen multinationaler Hotelketten am Times Square, sondern schläft, isst und kauft (oder tauscht) bei Gleichgesinnten in der Lower East Side – denn nur so erfährt er das wirklich authentische New York. Ist das nun das Ende der Hotelindustrie, wie wir sie bisher kannten?

Wer den Ko-Konsum so denkt, sieht in ihm natürlich auch ein kleines Stück Gesellschaftskritik mit der er dann vielleicht am ideologischen Fundament des Kapitalismus – der bürgerlichen Vorstellung vom Privateigentum und seiner Unantastbarkeit – etwas ruckeln möchte. Zeigten beispielsweise die Generationen von Privatwagenfahrern der letzten 100 Jahre mit dem Autokauf nicht auch ihre Bereitschaft, jene Besitzverhältnisse zu akzeptieren, die mit der Zugehörigkeit zur herrschenden Klasse verbunden waren und sind?

Wohl schon, aber das dürfte dem überwiegenden Teil der neuen Ko-Konsumenten ziemlich egal sein. „Frau Tauscherin“ und „Herr Teiler“ sehen in ihrem Tun wohl eher eine alltagspraktische sowie sinn- und gemeinschaftsstiftende Möglichkeit zur Reduktion der Lebenshaltungskosten als ein antikapitalistisches U-Boot. Dennoch deutet sich hier ein gesellschaftlicher Veränderungsprozess an, den Jeremy Rifkin mit seiner ökonomischen Analyse eben schon früh erkannte. Durch die technischen und sozialen Entwicklungen der letzten Jahre wurde dieser Prozess beschleunigt und damit heute zu einem Gegenwartsphänomen, das derzeit in immer mehr Lebensbereichen seinen Niederschlag findet.

Die kollaborative Mobilität zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr

Was ist Mobilität? Wer diese Frage heute umfassend beantworten möchte, kann sich mittlerweile bei zahlreichen Disziplinen nach Belieben bedienen und findet je nach Forschungsrichtung und politischer Überzeugung eine grosse Vielfalt an Definitionen. Von ökonomischen Modellen, über sozialwissenschaftliche Deutungsansätze bis hin zu planerischen Leitlinien liefern Verkehrsschaffende und Mobilitätsdenker reichlich geistige Nahrung. Wer sich einliest, stösst im deutschen Sprachraum irgendwann auch auf die Versuche einer Abgrenzung zwischen Verkehr und Mobilität, die in aller Regel darauf hinaus läuft, dass Verkehr die tatsächliche Bewegung von Gütern und Menschen im Raum beschreibt und Mobilität vielmehr nur von der Möglichkeit erzählt sich im Raum zu bewegen. Mobilität als noch nicht realisierter Verkehr stellt dann so etwas wie einen potenziellen Transport dar, während der Verkehr dann eher als kinetischer Transport zu verstehen wäre.



Begibt man sich dann noch in der angelsächsischen Fachliteratur auf die Spurensuche nach der Mobilität, findet man eine ähnliche Unterscheidung - allerdings unter leicht veränderten Vorzeichen. Hier wird neben der Mobilität (mobility) häufig der Zugang (access) zu räumlichen Funktionen hervorgehoben, ist doch dieser der eigentliche Grund für die Bewegung des Menschen im Raum. Insbesondere in der Verkehrsplanung ist „Access“ mittlerweile ein zentrales Leitmotiv, welches die Ausgestaltung von Alltagsverkehrssystemen massgeblich mitbestimmt, wobei dann je nach Planungsverständnis noch zwischen dem Zugang zu Funktionen selber oder den Verkehrsmitteln, welche die physische Erreichbarkeit dieser Funktionen ermöglichen, unterschieden wird. Genau um diesen „Access“ geht es bei der kollaborativen Mobilität: „Zugang“ zu einer Mobilitätsdienstleistung zu haben, ohne das Produkt, welches diesen Dienst liefert, zu besitzen, ist aus verkehrsplanerischer Sicht eines der herausragenden Merkmale der Ko-Mobilität. Dank dieses Merkmals grenzt sich die kollaborative Mobilität deutlich gegenüber der auf dem Privatbesitz des Mobilitätswerkzeuges ruhenden klassischen Individualmobilität ab.

Wenn die Ko-Mobilität nun nicht mehr Teil des traditionellen Individualmobilitätssystems ist, gehört sie dann etwa zum öffentlichen Verkehr? Wird das private Auto mit seiner gemeinschaftlichen Nutzung automatisch Teil des öffentlichen Personennahverkehrs in unseren Städten? Die Antwort auf diese Fragen müsste ganz eindeutig „Nein“ lauten, denn weder wird hier eine Verkehrsdienstleistung von der öffentlichen Hand erbracht, noch ist sie öffentlich zugänglich. Anders als beispielsweise bei städtischen Verkehrsbetrieben tritt hier kein (halb-)öffentlicher Verkehrsgrossanbieter auf, der im B2C-Format seine Leistung einem Verkehrsnutzer verkauft. Zudem ist diese Leistung auch nicht öffentlich zugänglich, sondern kann eben nur direkt im P2P-Format zwischen einem Anbieter und einem Nachfrager gehandelt werden.

Mit dieser jeweils klaren Abgrenzung gegenüber den klassischen „Blockmächten“ im Verkehrswesen – dem privaten Individualverkehr auf der einen und dem öffentlichen kollektiven Verkehr auf der anderen Seite – entsteht mit dem kollaborativen Verkehr bzw. der kollaborativen Mobilität heute etwas gänzlich Neues, das die etablierten Verkehrsanbieter auf beiden Seiten vor grosse Herausforderungen stellt und den kommenden Generationen von Verkehrsnutzern neue Mobilitätschancen eröffnet.

Die Ko-Mobilität schickt sich an zu einer echten Konkurrenz für die beiden bekannten Verkehrsmodelle ÖV und IV zu werden, denn beide haben mit einem Problem zu kämpfen, das sich für den kollaborativen Verkehr nicht stellt: ihre Kostenstrukturen. Auf der einen Seite wird der klassische kollektiv-öffentliche Verkehr zwar immer flexibler und zielgruppengerechter, dafür aber auch deutlich teurer und ressourcenintensiver. Auf der anderen Seite wird zwar der private Individualverkehr mit seiner Ikone, dem Automobil, immer umweltgerechter, dafür aber auch immer exklusiver und finanziell aufwendiger. Beim kollaborativen Verkehr stellt sich dieses Problem nicht. Im Gegenteil, der kollaborative Verkehr profitiert letztlich von den derzeit ungenutzten Kapazitäten seiner Konkurrenten und bietet mit wenig Aufwand viel günstige und umweltgerechte Mobilität.



Was zeichnet Ko-Mobilität aus?

Kollaborative Mobilität ist nachhaltige Mobilität. Sie ist ökonomisch nachhaltig, weil sie vorhandene Kapazitäten besser auslastet und keine zusätzlichen Infrastrukturinvestitionen benötigt. Sie ist ökologisch nachhaltig, weil sie aufgrund der besseren Auslastung vorhandener Kapazitäten endliche Ressourcen schont und sozial nachhaltig, weil sie neue Formen gemeinschaftlicher Mobilitätsorganisation fördert. Doch wie lässt sich die Ko-Mobilität über ihren Beitrag zur Nachhaltigkeit genauer und noch weiter charakterisieren? Wofür steht sie und wofür nicht?

Nutzen statt besitzen

Die Parole nur zu nutzen statt zu besitzen schmückt seit einigen Jahren die Fahnen von CarSharing-Anbietern rund um den Globus. In der Tat konnten die im Laufe der letzten 20 Jahre entstandenen CarSharing-Unternehmen mit diesem Schlagwort ihr Kerngeschäft in eindrucksvoller Weise auf den Punkt bringen. Nur die Nutzung eines Automobils nachzufragen ohne aber Kauf und Besitz zu wollen ist mittlerweile ein fester Bestandteil urbanen Mobilitätsverhaltens. Das Wachstum des Schweizer Marktführers „Mobility CarSharing“ belegt zudem eindrucksvoll, wie erfolgreich dieses Geschäftsmodell auch unternehmenseitig ist. Aber auch etablierte Automobilhersteller haben in den letzten Jahren die besitzlosen Nutzungsformen aus dem klassischen Leasinggeschäft heraus weiterentwickelt und sich in CarSharing-Projekten wie Car2Go (Daimler) oder DriveNOW (BMW) engagiert. Dies zum Teil auch aufgrund der Einsicht, dass „besitzfreie“ Formen der Autonutzung durch Leasing, Vermietung oder Teilung gegenüber dem einmaligen Verkauf den Vorteil haben, dass sich die Kundenbeziehung deutlich verlängern und vertiefen lässt.

Den Produktnutzen zu wollen, den Produktbesitz aber nicht, ist eine Grundvoraussetzung für jedwede Art des Autoteilens – unabhängig davon, ob der Anbieter ein unternehmerisch agierender Mobilitätsanbieter ist (B2C) oder der Nachbar zwei Strassen weiter seinen Wagen im Internet zum Teilen ins Netz anbietet. Über diese Gemeinsamkeit hinaus weist die kollaborative Autonutzung über Peer-to-Peer-Netze jedoch noch weitere Merkmale auf, die die Angebote von CarSharing-Unternehmen typischerweise nicht mehr erfüllen.

Teilen statt horten

Anders als beim „Nutzen statt Besitzen“ des B2C-CarSharings ist beim P2P-Autoteilen das Automobil anbieterseitig nach wie vor in privatem Besitz. Der Anbieter hält aus unterschiedlichen Gründen am Privatbesitz des Fahrzeugs fest, sucht aber gleichzeitig nach Möglichkeiten, die fixen Kosten für den Unterhalt über ein Mietgeschäft zu minimieren. Das Motiv ist hier nicht die Abschaffung des eigenen Wagens und der damit einhergehende oder zumindest als solcher wahrgenommene Autonomieverlust, sondern der, nicht ständig den Produktnutzen vorhalten (sprich horten) zu müssen ohne ihn tatsächlich in Anspruch zu nehmen.



Wie dann das jeweilige Mietgeschäft realisiert wird, hängt ganz von der Art des P2P-Netzes ab in dem sich Anbieter und Nachfrager finden. RelayRides in den USA, beispielsweise, überlässt den Anbietern jeweils 65 Prozent des Mietpreises, bezahlt mit weiteren 20 Prozent die Versicherung und behält selbst 15 Prozent als Vermittlungsgebühr. Cartribe in der Schweiz hingegen bietet über seine Plattform zurzeit nur die Vermittlung des Kontaktes an, dafür aber gratis. Hier kann jeder Fahrzeugbesitzer, der teilen statt horten möchte, einen eigenen Stamm gründen und so eine Horde von Stammesmitgliedern aus der Nachbarschaft um sich und sein Auto scharen.

Bewegen statt stehen

Die Ko-Mobilität steht auch für einen volkswirtschaftlichen Nutzen, der sich u.a. durch etwaige Reduktionen bei Infrastrukturkosten für den ruhenden Verkehr, also den Parkraum, ergeben kann. Ein Auto steht im Durchschnitt 23 Stunden am Tag, so zumindest die Faustregel. Offensichtlich beansprucht ein Personenwagen im Nichtbetrieb einen erheblichen Anteil der Strasseninfrastrukturen in den Agglomerationen. Zu diesen volkswirtschaftlichen Kosten des Parkens gehören "(1) alle Kosten, welche im unmittelbaren Zusammenhang mit der Beschaffung und Bereitstellung sowie dem Betrieb der Parkplatzinfrastruktur stehen und (2) der Wert der Grundstücksflächen sowie (3) externe Kosten³".

Zu nennen wären hier die Opportunitätskosten des Parkstreifens am Strassenrand, die aus der Einschränkung alternativer Nutzungen entstehen (d.h. Fahrbahnen, Busspuren oder Velo- und Fusswege) oder die externen Kosten, die durch den Parksuchverkehr oder auch durch Unfälle, die auf den ruhenden Verkehr zurückzuführen sind, entstehen.

Zudem ließe sich auch ein volkswirtschaftlicher Nutzen des ruhenden Verkehrs konstatieren, der jedem, der in der Nähe seiner Stadtwohnung einen Parkplatz sucht, unmittelbar einleuchtet. Umsonst gibt es diesen allerdings kaum noch und der Parkplatzsuchende internalisiert wiederum in der Regel über die Parkgebühr einen Teil dieses externen Nutzens des ruhenden Verkehrs. Egal ob für die Volkswirtschaft oder das Individuum: parken ist teuer – also besser bewegen!

Ein geteiltes Auto ist in der Regel ein bewegtes Auto, welches weniger steht und damit weniger stark die Infrastrukturen des ruhenden Verkehrs in Anspruch nimmt. Hinzu kommt, dass ein CarSharing-Auto etwa sechs bis acht private Personenwagen ersetzt und somit einiges an Freiraum im Parkraum schafft. Mein Freund aus der Finanzwirtschaft würde dieses besondere Merkmal der Ko-Mobilität wohl so auf den Punkt bringen: "Durchs Stehen wird das Auto nicht besser!"

Verdienen statt bezahlen

Während das volkswirtschaftliche Kosten- und Nutzenverhältnis der Ko-Mobilität in den kommenden Jahren wohl noch eingehender analysiert werden dürfte,

³ Eschert, Ramona: Ruhender Verkehr: Was er tatsächlich kostet; Internationales Verkehrswesen (60) 5/2008, S. 177.



leuchtet der unmittelbare Nutzen der kollaborativen Mobilität schon heute jedem ein, der sein Fahrzeug regelmässig verleiht. Anstatt ausschliesslich selber für Betrieb und Unterhalt des Fahrzeugs aufzukommen, bietet er seine Nutzungsrechte auch anderen an. Im P2P-Modus wirft der Wagen nun Erträge ab. Zu verdienen anstatt nur zu bezahlen, ist also ein weiteres, ganz zentrales Merkmal der Ko-Mobilität. Die Kosten für den privaten Besitz eines Wagens werden so auf andere umgewälzt und der Halter geniesst nach wie vor die Vorteile, die er im Privatwagenbesitz sieht. Anders als vielleicht noch beim volkswirtschaftlichen Nutzen, lässt sich der individuelle Nutzen beim Anbieter schon heute klar erfassen. Das private Automobil verändert dabei seine volkswirtschaftliche Bedeutung und wird von einem klassischen Konsumgut zu einem Produktionsmittel in der neuen Ökonomie des Teilens.

Nicht jeder, der als Ko-Mobilitätsanbieter heute Geld verdienen möchte, braucht allerdings ein mobiles Produktionsmittel für die Realisierung seines Geschäftsmodells, oft reicht auch schon ein Stück Garageneinfahrt, so wie beispielsweise in London. Dank parkatmyhouse.com kann der Einpendler in die Londoner City heute Geld und Zeit sparen indem er seinen Wagen einfach vor eine freie Toreinfahrt in der Nähe seines Büros stellt. Mit P2P-Parken werden die ständig wiederkehrenden Debatten um das Für und Wider neuer Parkgaragen in den Innenstädten möglicherweise in Zukunft überflüssig.

Vernetzen statt vereinzeln

Genauso wie der Trend des Ko-Konsums einstmals zentrale Alltagspraktiken, wie das Teilen oder Tauschen in der Mobilität, wieder neu belebt hat, beflügelt er auch bereits existierende Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel jenes, das viele von uns noch aus den Studentenjahren kennen: das Mitfahren. Die Vereinbarung von Mitfahrgelegenheiten auf der Plattform carpooling.com und ihren jeweiligen Partner in mittlerweile neun europäischen Ländern über das Internet und über Smartphones hat sich heute zu einem einträglichen Geschäftsmodell entwickelt. Die Wohlfahrtsgewinne resultieren aus den eingesparten Kosten, der geschonten Umwelt und der Sicherung individueller Mobilität ohne eigenes Auto. Darüber hinaus ist RideSharing aber auch eine Lifestyle-Entscheidung – eine smarte Form des Trampens, nicht nur für die Generation der sogenannten "Millennials". Auch bei der Ko-Mobilität geht es nicht nur um die Erbringung einer Transportleistung sondern ebenso oft um die Vermarktung eines Mobilitätserlebnisses – nicht anders also als in der Erlebniswelt des öffentlichen Verkehrs oder in der Markenwelt eines Autoherstellers. Worin besteht aber dieses Mobilitätserlebnis? Eine Mobilitäts- oder Verkehrsmittelwahlentscheidung beruht auf einer Reihe unterschiedlicher Faktoren. Die häufig als wesentliche Bestimmungsgrössen benannten Faktoren Kosten und Zeit sind dabei allenfalls notwendige Gründe, können aber keinesfalls hinreichend erklären, warum sich ein Verkehrsnutzer für eine bestimmte Art der Fortbewegung entscheidet. Wären alleine monetäre und zeitliche Aspekte ausschlaggebend, müssten die Produzenten von Mittel- und Oberklassefahrzeugen ihre Produktion schon längstens eingestellt haben. Bei bestimmten Formen der Ko-Mobilität, wie dem CarPooling, verhält es sich nicht anders. Auch hier kann auf jeden Fall Geld gespart werden und nicht selten auch Zeit. Hinzu kommt aber noch, dass Mitfahren in der sozialen Gruppe des „Pools“ Identität stiftet – die gleiche Art von Identität, die viele private Automobilisten für



sich mit dem Kauf einer bestimmten Automarke verbinden. Identität und Distinktion sind, frei nach Pierre Bourdieu, die beiden übergeordneten Aspekte für oder gegen die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Lebens- bzw. Mobilitätsstilgruppen. Ko-mobil zu sein drückt somit mehr aus als nur den Wunsch kostengünstig unterwegs zu sein: Wer Ko-mobil ist, gehört zu einer Gruppe alternativ, innovativ und teilweise kollektiv Reisender, die nicht nur anders sind, sondern ihre Mobilität eben auch „smarter“ organisieren, als – um es lapidar zu sagen – jene, die Geld, das sie nicht haben, für Mobilitätswerkzeuge ausgeben, die sie nicht nutzen, um Menschen zu beeindrucken, die sie nicht mögen. Das Mitfahren in dieser Gruppe von Ko-Mobilen erlaubt dann auch genau das worum es bei der Mobilität im eigentlichen Sinne immer geht: Andere Menschen zu treffen und idealerweise solche, die man schätzt – also sich mit seinen Peers zu vernetzen.

Befreien statt binden

Mobilität ist gleichzeitig gelebte Autonomie und Teilhabe am sozialen Leben. Sie vergrößert die individuellen Aktionsräume, schafft neue, multilokale Lebensstile und biografische Mobilitätsereignisse und erweitert so die persönlichen Netzwerke. In der (globalen) Netzwerkgesellschaft nimmt die räumlich disperse Anordnung sozialer Bezugspersonen zu und beeinflusst das Verkehrsverhalten dahingehend, dass mit einem weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen ist. Diese Entwicklung stellt die Politik vor neue Herausforderungen, denn „die räumlich disperse Anordnung enger sozialer Bezugspersonen stellt ein Hindernis für die aus ökologischen Gründen erforderliche Verringerung des motorisierten Verkehrsaufkommens dar. Sie wirkt den Bemühungen der Politik um eine Reduzierung des PW-Verkehrs entgegen, um die negativen Auswirkungen des Verkehrsaufkommens zu verringern“⁴.

Wenn aber die Aufrechterhaltung raumgreifender sozialer Netze nicht anders zu bewältigen ist, als mit dem individualisierten motorisierten Individualverkehr, kann es nicht Aufgabe der Politik sein, diesen auf Kosten des individuellen Wohlbefindens und der Lebensqualität a priori verringern zu wollen. Vielmehr gilt es mittels technischer und sozialer Innovationen den MIV derart auszugestalten, dass er sowohl ökologischen Anforderungen gerecht wird, als auch seine Wohlfahrtsfunktionen weiter aufrecht erhalten kann.

Mit der Einbindung des Automobils in die Ko-Mobilität wird genau dies geleistet. Das Automobil wird Gegenstand einer sozialen Innovation, welche es dem MIV erlaubt sowohl seine Umweltbilanz zu verbessern als auch seine Wohlfahrtsgewinne zu steigern. Die Ko-Mobilität verändert das eindimensionale Verständnis individueller Mobilität, bei der ein autonomer Nutzer mit seinem Privatwagen ein gesellschaftspolitisches Risiko darstellt, in Richtung eines mehrdimensionalen Mobilitätsleitbildes, in dem viele interdependente Nutzer durch die Inanspruchnahme des Nutzungsservice eines Automobils (und nicht durch seinen Privatbesitz) ihre Mobilitätsoptionen erweitern und Verkehrsmittelwahlfreiheiten vergrößern. Die Ko-Mobilität wird so zum Sinnbild der globalen Netzwerkgesellschaft, in der bestehende soziale Bindungen (z. B. an

⁴ Ohnmacht, T: Mobilitätsbiografie und Netzwerkgeografie, Eigenverlag, Zürich 2009, S. IX



bestimmte Verkehrsträger) gelöst werden und neue Netzwerkgeografien entstehen, die mehr Raum schaffen für eine multimodale Verknüpfung von multi-optionalen Mobilitätsangeboten. Ko-Mobilität ist damit eben auch Multimobilität.

Fazit

„Nutzen“, „teilen“, „bewegen“, „verdienen“, „vernetzen“, „befreien“ – das sind die Merkmale der Ko-Mobilität, wie sie heute wahrgenommen wird. Alles Merkmale wohlgemerkt, mit denen man ausschliesslich Positives assoziiert. In der Tat eröffnen sich mit den neuen P2P-Netzen Mobilitätsoptionen, die sowohl einen individuellen als auch volkswirtschaftlichen Nutzen versprechen. Die Zuwachsraten der einschlägigen Internetplattformen im gesamten Feld des „kollaborativen Konsums“ belegen, auf welche grosse Nachfrage die unterschiedlichen Anbieter bestimmter Nutzungsservices, wie eben dem Autoteilen, derzeit treffen.

Doch ist das sozio-technische System der Ko-Mobilität wirklich eines, das gänzlich ohne nicht-intendierte Nebenfolgen daher kommt? Liefert die Befreiung vom privaten Besitz eines Mobilitätswerkzeuges jene Art von Freiheit, die ihr nachgesagt wird? Oder entstehen möglicherweise andere Abhängigkeiten gegenüber den Vermittlern zwischen Nachfragern und Anbietern, die den freigestellten Automobilisten nun auf seinen Fahrten mit dem „Teil-o-Mobil“ in ihren Datenbanken erfassen? Wie durchsichtig ist so ein Ko-Nutzerprofil und welche Art von Kundenbindung entsteht daraus? Wie interagiert diese neue Verkehrsinfostruktur mit der klassischen Verkehrsinfrastruktur? Neue Fragen, auf die wir sicherlich auch neue Antworten erhalten werden – vorausgesetzt wir hören nicht wieder auf zu teilen und sitzen dem Aberglauben auf, dass es vom Teilen eben auch nicht mehr wird.