

# Das Auto in der Gemeinde von morgen

Die Mobilität erlebt derzeit einen grossen Wandel. Die aktuellen Trends zu Elektrofahrzeugen und zur kollaborativen Mobilität stellen Gemeinden und Städte vor Herausforderungen und bieten zugleich Chancen. Fachleute gehen davon aus, dass dem Carsharing die Zukunft gehört.

Zwei grosse Trends im motorisierten Individualverkehr sorgen heute für Schlagzeilen. Einerseits bekommt der klassische Verbrennungsmotor im Automobil immer mehr Konkurrenz durch neue, (teil-)elektrische Fahrzeuge, die ihre Energie jederzeit und überall aus dem Stromnetz beziehen können und damit die technische Konfiguration des motorisierten Individualverkehrsmittels von Grund auf ändern. Andererseits hält mit dem gesellschaftlichen Megatrend des «kollaborativen Konsums» eine soziale Innovation in den Mobilitätssektor Einzug, die es den Menschen ermöglicht sich vom Besitz eines Privatwagens zu befreien und gemeinsam mit anderen ihre Fahrzeuge, Fahrten oder Infrastrukturen, wie beispielsweise Parkplätze zu teilen. Diese Trends bestimmen neben den verkehrspolitischen Debatten in der Schweiz zunehmend auch die unternehmerischen Strategien der unterschiedlichen Mobilitätsanbieter – von den Automobilimporteuren über etablierte Car- und Bike-Sharing-Unternehmen bis hin zu den öffentlichen Verkehrsanbietern. Es stellt sich die Frage, welche Chancen und Herausforderungen sich vor dem Hintergrund dieser Transformation des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) künftig für die Schweizer Gemeinden ergeben.

## Die Neuerung des Automobils

Die Zeit ist reif für das Elektroauto – und das hat viele Gründe: Ganz vorne steht die Notwendigkeit, die Umweltbilanz des Strassenverkehrs langfristig massiv zu verbessern. Der Elektroantrieb bietet eine zwei- bis dreimal bessere Energieeffizienz, reduziert die lokalen Schadstoffemissionen auf null, ist nahezu geräuschlos und kann mit ausschliesslich erneuerbaren, fast CO<sub>2</sub>-freien Energien gespeist werden. Nachdem Industrie und Politik den Elektroantrieb in den vergangenen Jahren alltagstauglich haben werden lassen, nehmen nun die Verkaufszahlen überproportional zu. Waren 2010 noch 17 500 «Steckerfahrzeuge» weltweit unterwegs, so sind es

heute 300 000. Auch in der Schweiz konnten die verschiedenen Steckerfahrzeuge aus der Serienproduktion fast aller grossen Automobilhersteller ihre Zulassungszahlen jährlich verdoppeln. Obgleich dem Elektroauto innerhalb dieses verkehrssystemischen Paradigmenwechsels eine zentrale Rolle zukommt, führt der Weg der Elektrizität in den Strassenverkehr derzeit in erster Linie noch über das Elektrovelo. In nur wenigen Jahren konnte das E-Bike bei den Neuverkäufen einen Marktanteil von über 15% erzielen und ist mittlerweile auf allen Teilmärkten und bei diversen Nutzergruppen bestens vertreten.

## Kollaborative Mobilität als soziale Innovation

Der Eintritt des elektrischen Antriebs ist jedoch nur ein, wenngleich zentraler Aspekt einer umfassenden Transformation unserer Alltagsmobilität. Er wird begleitet von weitreichenden sozialen und technischen Innovationen, die es dem Auto erlauben, sich ein weiteres Mal neu zu erfinden. Am Steuer des neuen Personenwagens sitzt immer häufiger ein Kollektiv von umweltbe-

wussten und kostensensiblen Fahrerinnen und Fahrern, für die der private Autobesitz ein reizloses Unterfangen ist.

Die Erfolgsgeschichte des Autoteilens (engl.: car sharing) markiert wie kaum eine andere Verkehrsinnovation der vergangenen Jahre die Entstehung einer neuen Verkehrsart, die des «kollaborativen Verkehrs». Zwischen kollektivem und individuellem Verkehr werden hier neue Peer-to-Peer (P2P)-Netze geknüpft, in denen der Mensch seine Mobilität vom privaten Kauf einer Mobilitätstechnologie, wie des Automobils, befreit und sie gemeinsam mit anderen teilt. Während das eigene Fahrzeug im Durchschnitt etwa 23 Stunden am Tag steht, kann das kollaborativ genutzte Auto bis zu acht private Personenwagen ersetzen.

Das Wachstum des Schweizer Marktführers «Mobility Car Sharing» belegt, wie erfolgreich dieses Geschäftsmodell ist. Aber auch etablierte Automobilhersteller haben in den letzten Jahren die besitzlosen Nutzungsformen aus dem klassischen Leasinggeschäft heraus weiterentwickelt und sich in Carsharing-



Carsharing – das Auto wird in Zukunft immer mehr «geteilt».

Bilder: Andreas von Gunten

Unternehmungen wie Car2Go (Daimler) oder DriveNOW (BMW) engagiert. Anders als zurzeit noch bei Mobility, müssen die weltweit etwa 60 000 Kunden von Car2Go die Fahrzeuge nicht mehr an einer fixen Station abstellen, sondern können in den 20 Städten, in denen die Daimler-Tochter operiert, «ihren» Smart auf beliebigen Parkplätzen parkieren.

### **Möglichkeiten, die fixen Kosten zu minimieren**

Im Gegensatz zu diesem sogenannten B2C-Carsharing ist beim P2P-Autoteilen das Automobil 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. 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% des Mietpreises, bezahlt mit weiteren 20% die Versicherung und behält selbst 15% als Vermittlungsgebühr.

Auch für diejenigen, die nicht selber am Steuer sitzen möchten oder können, bietet die kollaborative Mobilität eine immer umfassendere und zielgruppenreichere Angebotspalette – von Mitfahrmöglichkeiten auf kurzen Strecken über «tooxme» in der Westschweiz oder «flinc» in Deutschland und auf Langdistanzfahrten über «carpooling.com» oder «BlaBlaCar» in ganz Europa bis hin zu Mitfahrbörsen im betrieblichen Flottenmanagement wie beim Move Center von Post Mobility Solutions.

Doch nicht jeder, der heute als Ko-Mobilitätsanbieter Geld verdienen möchte, braucht dafür ein eigenes Auto als «Produktionsmittel», oft reicht auch schon ein Stück Garageneinfahrt. Dank Anbietern wie «parku» in der Schweiz können Pendler in die Agglomerationen heute Geld und Zeit sparen, indem sie ihren Wagen einfach vor eine freie Toreinfahrt in der Nähe des Büros stellen. Mit dem neuen P2P-Parken können bestehende Infrastrukturen für den ruhenden Verkehr effizienter genutzt, die Parksuchverkehre reduziert, der ohnehin knappe Verkehrsraum entlastet und die kommunalen Kassen geschont werden.

### **Verstärktes Engagement der Gemeinden**

Vielen Akteuren im Ausland galt die Schweiz in den letzten Jahrzehnten als elektromobile Ideenschmiede. Die umfassenden Pionierleistungen im Tessin, die Entwicklung von leistungsfähigen Batterien und neuen Fahrzeugkonzepten wie dem Twike und der Aufbau des Park&Charge-Netzes wurden weltweit wahrgenommen. Ähnliches galt auch für das Carsharing, das dank Mobility und seinen Partnern in der Schweiz seit vielen Jahren fester Bestandteil der hiesigen Mobilitätswelt ist und in naher Zukunft mit stationsungebundenen Mobility-Fahrzeugen auch noch weiter an Bedeutung gewinnen dürfte.

Aufbauend auf diesen eindrucksvollen Innovationserfahrungen haben die Schweizer Gemeinden nun die Möglichkeit, sich verstärkt zu engagieren und den motorisierten Individualverkehr durch seine Elektrifizierung und Kollaboralisierung nachhaltiger werden zu

## **World Collaborative Mobility Congress**

Die Mobilitätsakademie führt am 7./8. Mai 2014 in der PostFinance Arena in Bern zum zweiten Mal den World Collaborative Mobility Congress «wocomoco» durch, einen internationalen Kongress zum Thema kollaborative Mobilität.

Information: [www.wocomoco.ch](http://www.wocomoco.ch)

lassen. Nachdem die Automobilhersteller ihre Hausaufgaben gemacht haben, gilt es für die Gemeinden nun, private und öffentliche Ladepunkte für E-Fahrzeuge in ihre kommunale Infrastruktur zu integrieren. Die Hebel sind unter anderem bei den Bauvorschriften anzusetzen, um Verordnungen auf den Weg zu bringen, die an Parkplätzen in Neubauten Leerrohre für eine Aus- oder spätere Nachrüstung einer privaten Lademöglichkeit vorschreiben. Weiterhin muss den potenziellen Betreibern einer öffentlichen Schnellladestation, wie beispielsweise den kommunalen Energieversorgern, die Standortsuche erleichtert werden und mit Fördermitteln unter die Arme gegriffen werden. Gerade diese Schnellladepunkte, an denen in unter 30 Minuten das E-Auto wieder komplett geladen werden kann und wie sie derzeit von den Unternehmungen des Verbandes Swiss eMobility im Rahmen des EVite-Projektes geplant werden, gelten als zentraler Baustein, um den umweltbewussten Elektrofahrzeugnutzern ihre «Reichweitenangst» zu nehmen.

Neben diesen ganz konkreten Handlungsempfehlungen, wie sie beispielsweise in der Schweizer Road Map Elektromobilität oder dem Status-quo-Bericht des Schweizer Städtenetzes VILLE dargelegt werden, gilt für die elektromobilen Innovationen allgemein, dass die Gemeinden ihnen keine zusätzlichen Steine in den Weg legen, wie es jüngst in einigen Städten mit den Nutzungseinschränkungen für E-Bikes angedacht wurde. Sowohl die Elektromobilität als auch der kollaborative Verkehr erfordern ein Umdenken seitens der kommunalen Entscheidungsträger gegenüber einem MIV, der künftig elektrisch angetrieben und gemeinsam genutzt zu einem integralen Bestandteil eines umweltfreundlicheren Gesamtverkehrssystems werden kann.

*Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie und des Verbandes Swiss eMobility*



Die Zahl der mit Strom angetriebenen Fahrzeuge – neben Autos vor allem E-Bikes – nimmt auch in der Schweiz rasant zu.