



Der jährlich durchgeführte World Collaborative Mobility Congress „wocomoco“ ist die Plattform für alle Akteure aus der Welt der kollaborativen Mobilität.

© Foto: mobilitätsakademie

Vom Ego- zum e/ko-Mobil:

Unterwegs auf den Transformationspfaden des urbanen Individualverkehrs

Jörg Beckmann

Zwei große Transformationspfade im motorisierten Individualverkehr sorgen heute für Schlagzeilen: Einerseits bekommt der klassische Verbrennungsmotor im Automobil immer mehr Konkurrenz durch neue, (teil-)elektrische Fahrzeuge, die ihren erneuerbaren Fahrstrom aus einer Vielzahl von privaten und öffentlichen Ladepunkten beziehen können und aus dem vermeintlichen „Saulus Automobil“ einen umweltverbundfähigen „Paulus“ werden lassen. Andererseits hält mit der „Share Economy“ und 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. Aus dem alten „Ego-Mobil“, das für viele eher ein Distinktions- und Identifikations- und weniger ein Verkehrsmittel war, wird nun das e/ko-Mobil: ein sozio-technisch runderneutes, elektrisch angetriebenes und kollaborativ genutztes mobiles Endgerät. Diese Trends bestimmen neben den unternehmerischen Strategien der unterschiedlichen Mobilitätsanbieter – von den Automobilimporteuren über etablierte Car- und Bikesharing-Unternehmen bis hin zu den öffentlichen Verkehrsanbietern – nun auch zunehmend die verkehrspolitischen Debatten in Europa.

Die Neuerfindung des Automobils als nachhaltiges eMobilitätswerkzeug

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 Schadstoff-Emissionen auf Null, ist nahezu geräuschlos und kann ausschließlich mit erneuerbaren, fast CO₂-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.

Der Eintritt des elektrischen Antriebs ist jedoch nur ein – wenn gleich zentraler – Aspekt einer umfassenden Transformation unserer Alltagsmobilität. Er wird begleitet durch weitreichende soziale und technische Innovationen, die es dem Auto erlauben, sich ein weiteres Mal neu zu erfinden. Am Volant des neuen Personenwagens sitzt immer häufiger ein Kollektiv von umweltbewussten und kostensensiblen Fahrerinnen und Fahrern, für die der private Autobesitz ein reizloses Unterfangen ist.

Die Erfolgsgeschichte des Autoteilens markiert so 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-Netze (P2P-Netze) geknüpft, in denen der Mensch seine Mobilität vom privaten Kauf einer Mobilitätstechnologie, wie des Automobils, befreit und es gemeinsam mit anderen teilt. Anstatt dass 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 Carsharing“ belegt beispielhaft, 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-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 parken.

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 Prozent des Mietpreises, bezahlt mit weiteren 20 Prozent die Versicherung und behält selbst 15 Prozent als Vermittlungsgebühr.

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

Doch nicht jeder, der als Ko-Mobilitätsanbieter heute Geld verdienen möchte, braucht dafür ein eigenes Auto als „Produktionsmittel“, oft reicht auch schon ein Stück Garageneinfahrt. Dank Anbietern wie „parku“ oder „justpark“ können Pendler aus den Agglomerationen 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 nicht weiter belastet und die kommunalen Kassen geschont werden.

Europas Städten bietet sich nun die Chance, durch ein verstärktes Engagement das neue e/ko-Mobil auf den richtigen Weg zu bringen. 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. Nur wer sich von den klassischen Schablonen der tradierten Verkehrspolitik und -planung löst und nicht wie beispielsweise im Falle Zürichs ein Verbot privater Parkplatzbörsen diskutiert oder wie im Falle Berlins neue Taxi-Dienste verbietet, sieht die Chancen, die in diesen technischen und sozialen Innovationen ruhen.

■ World Collaborative Mobility Congress

Mehr zum Thema „kollaborative Mobilität“ erfahren Sie am World Collaborative Mobility Congress „wocomoco“, der von der Mobilitätsakademie jährlich durchgeführt wird. Weitere Informationen hierzu finden Sie auf der Webseite www.wocomoco.ch.

■ Zum Autor:



Dr. Jörg Beckmann

ist promovierter Verkehrssoziologie und Diplom-Ingenieur für Raumplanung. Seine Kompetenzen und Interessen liegen in der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung, der europäischen Verkehrspolitik, der Verkehrssicherheitsarbeit, der Zukunftsforschung im Mobilitätsbereich sowie der strategischen Politik- und Unternehmensberatung innerhalb des Verkehrssektors. Seit 2008 ist Jörg Beckmann Direktor der Mobilitätsakademie in der Schweiz und seit 2012 zudem Geschäftsführer des Verbandes „Swiss eMobility“.



Das Schweizer Carsharing-Unternehmen „Mobility“ vereint die beiden Trends „Elektromobilität“ und „Kollaborative Mobilität“ und setzt neu auch elektrisch angetriebene Autos ein.

© Foto: mobilitätsakademie