



Bilder: Mobility Genossenschaft, mw

«Schweizer sind führend im Carsharing»

Alain Brügger ist Beobachter der kollaborativen Mobilität. Er untersucht die Haupttrends eines Phänomens, das die Einstellung zum Transport und zum Umgang mit dem eigenen Auto grundlegend verändert.

Die kollaborative Mobilität hat sich in den letzten zehn Jahren deutlich entwickelt. Warum?

Alain Brügger: Das ist hauptsächlich auf die Verbreitung der Informationstechnologien zurückzuführen. Mit einigen Mausklicks kann ich ein Mobility-Auto reservieren oder ein Auto für eine Mitfahrgelegenheit ausfindig machen. Was früher mit grossem Aufwand oder einem Gang zum Schalter einer Geschäftsstelle verbunden war, lässt sich heute leicht von zuhause aus erledigen.

Hat das Aufkommen der Smartphones auch eine Rolle gespielt?

Ja. Das ist die zweite Revolutionierung. Wo ich mich auch befinde - auf der Strasse, im Café, bei Freunden - immer habe ich Zugang zu Internet oder GPS; das



Alain Brügger ist zuständig für kollaborative Mobilität bei der Mobilitätsakademie, einer Institution, die vom TCS unterstützt wird.

«Die magische Aura, welche das Auto umgab, ist verflogen.»

macht es mir möglich, jederzeit ein freies Fahrzeug ausfindig zu machen oder eine Mitfahrgelegenheit zu organisieren. Dank Smartphone ist kollaborative Mobilität die einfachste Sache der Welt.

Lässt sich daraus auch die wachsende Sorge um die Umwelt herauslesen?

Ja. Umweltthemen sind in der öffentlichen Diskussion sehr präsent und werden auch an den Schulen behandelt. Man merkt auch, dass Schüler bereits im Laufe ihrer Schulzeit auf dieses Thema sensibilisiert werden und sich deshalb be-

wusst sind, wie wichtig Nachhaltigkeit in der Wirtschaft und im persönlichen Verhalten ist. Da ist es klar, dass sich Mentalitäten herausbilden.

Haben Sie das selbst auch festgestellt?

Ja. Ich war kürzlich dabei, als Junge zwischen 16 und 25 Jahren im Rahmen einer Studie befragt wurden. Ich war erstaunt, zu hören, dass sie das Auto als unpraktisch und altmodisch ablehnten.

Das Auto hat also an Reiz eingebüsst...

Für die jungen Städter ganz klar. Auf dem Land ist die Wahrnehmung zweifellos eine andere. Aber im Grossen und Ganzen habe ich den Eindruck, dass die magische Aura, welche das Auto umgab, verflogen ist und das Auto nur mehr als Mittel zum Zweck wahrgenommen wird.

Carsharing ist in der Schweiz ein Begriff und Mobility bietet eine grosse Flotte landauf, landab an, die inzwischen sehr viele verschiedene Modelle umfasst.

Wie gestaltet sich die Situation in der Schweiz betreffend kollaborativer Mobilität ?

Dank der Genossenschaft Mobility, die es seit 25 Jahren gibt, ist die Schweiz in Sachen Carsharing das fortschrittlichste Land Europas: Einer von 60 Erwachsenen ist Mobility-Kunde, was beweist, dass dort sehr gute Arbeit geleistet wird. Bedauerlich ist nur, dass Mobility der einzige Akteur auf dem Markt ist.

Wie sieht es mit dem Carpooling aus?

Wir befinden uns in einer Versuchsphase, in welcher verschiedene Protagonisten aktiv sind, so etwa Tooxme in der Westschweiz oder Mitfahrgelegenheit.ch in der Deutschschweiz. Ich wünsche ihnen Erfolg, denn sie bieten konkurrenzfähige Preise. Kürzlich wurden meine Frau und ich von einem Fahrer für 15 Euro von Bern nach Basel mitgenommen.

Im eigenen Auto jemanden mitfahren zu lassen, den man nicht kennt, scheint riskant. Wie lässt sich Vertrauen schaffen?

Fast alle Plattformen sind an Facebook gekoppelt. Man verfügt also über Informationen über die Person, die einen um eine Mitfahrgelegenheit anfragt. Zudem bewertet der Fahrer am Ende der Fahrt auf der Online-Plattform das Verhalten des Mitfahrers. Führt sich also jemand ungehobelt auf, würde sein Verhalten



«Die Schweizer nutzen die Komplementarität der Transportmittel bereits ausgiebig.»

sofort publik, und seine Beliebtheit würde darunter empfindlich leiden.

Liegt Ihrer Meinung nach das grösste Entwicklungspotenzial bei der Stadtbevölkerung?

Nein, denn die Distanzen sind kurz und die Städte verfügen über gute öffentliche Verkehrsmittel. Das grösste Potenzial liegt auf dem Land, wo Busse weniger häufig verkehren. Es wäre zum Beispiel sehr attraktiv für die Gemeinden, eine Internetplattform einzurichten, auf der die Einwohner sich für ihre Fahrten gemeinsam organisieren könnten. Das System würde den Jungen, die keinen Führerausweis besitzen, einen grossen Dienst erweisen. Aber ob das wirtschaftlich machbar wäre?

Müssten sich nicht gerade die Behörden mehr beteiligen?

Da, wo das Carpooling eine Lücke füllt, wie zum Beispiel auf dem Land, müsste eine öffentliche finanzielle Unterstützung her. Sonst besteht die Rolle des Staates vor allem darin, den rechtlichen Rahmen abzustecken, zu definieren, was erlaubt ist und was nicht. Hat man zum Beispiel das Recht, den eigenen Parkplatz bei Abwesenheit an eine Drittperson zu vermieten?

Ist Parkplatzteilen eine Nische der Zukunft?

Das Potenzial ist enorm, wenn man an die Tausenden von Pendlern denkt, deren Parkplatz zuhause den ganzen Tag leer steht, oder an die Parkplätze von Firmen, die abends und am Wochenende ungenutzt bleiben.

Wie sehen Sie die Schweiz in zehn Jahren?

Ich glaube nicht, dass sich wahnsinnig viel verändert. Die Schweizer nutzen die Komplementarität der Transportmittel bereits ausgiebig und verfügen mit Mobility bereits über einen starken Carsharing-Protagonisten. Zweifellos wird sich Carpooling noch weiterentwickeln, aber solange der Lebensstandard hoch und der Benzinpreis relativ tief bleibt, gibt es keinen Anreiz, sein Privatauto für einige Franken mit jemandem zu teilen.

Interview: Jacques-Olivier Pidoux

Damit Carsharing nicht zum Albtraum wird

Es tönt verlockend einfach: Ich stelle mein selten benutztes Fahrzeug andern Personen zur Verfügung, die kein Auto haben oder für eine bestimmte Zeit in meiner Gegend ein Auto benötigen. Gleichzeitig wird die Umwelt - und mein Portemonnaie dank Einnahmen - geschont. Doch halt: Wie steht es mit der Versicherung? Wer trägt die Kosten, wenn das Fahrzeug bei einem Unfall beschädigt wird? Und was passiert mit meinem Versicherungsbonus, wenn ein anderer Lenker mit meinem Fahrzeug einen schweren Unfall baut? Eine Antwort auf diese Fragen geben die jeweiligen Teilnahme-



Ratgeber Verkehr

Urs-Peter Inderbitzin

bedingungen. Dabei sind verschiedene Modelle denkbar. Die Organisatoren eines Auto-Sharings können mit einer Versicherung eine Speziallösung treffen, bei der eine komplette Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung im Mietpreis für das Fahrzeug inbegriffen ist. Diese Spezialversicherung deckt alle Schäden bis auf einen Selbstbehalt für den jeweiligen Lenker. Es verhält sich hier ähnlich wie bei einer normalen Automiete. Auch ein drohender Bonusverlust infolge eines Schadens kann versichert sein. Zu beachten gilt, dass Lenker, die etwa alkoholisiert oder bei massiv zu schneller Fahrt einen Unfall

bauen, mit einem Regress der Versicherung rechnen müssen.

Heikler sind Carsharing-Modelle, die keine Spezialversicherung vorsehen. Heisst es in den Teilnahmebedingungen etwa, «dass immer die Person, die das Auto fährt, gegenüber dem Autobesitzer haftbar ist für Schäden, die sie verursacht oder in ihrer Mietzeit auftreten», ist Vorsicht geboten. Hier muss man sich als Autobesitzer genau überlegen, wem man sein Auto zur Verfügung stellt, damit das Carsharing nicht zum teuren Albtraum verkommt. Eine Vollkaskoversicherung ist dringend zu empfehlen.