

# DAS NEUE AUTO IN DER MOBILITÄT VON MORGEN.

WO MENSCHEN SIND, IST MOBILITÄT. SEIT JEHER IST DIE FORTBEWEGUNG EIN ZENTRALER ASPEKT IN DER EVOLUTION UND FÜR UNSER ALLER FORTSCHRITT. DOCH IMMER MEHR MENSCHEN SORGEN FÜR IMMER MEHR VERKEHR. UND FÜR IMMER MEHR PROBLEME. ABER WEIL WIR UNS STÄNDIG WEITERENTWICKELN, GIBT ES AUCH NEUE LÖSUNGEN.

Vieles von dem, was wir heute als gesellschaftlichen Wandel begreifen, zeigt sich im Alltagsleben in erster Linie als Mobilität. Multilokale Arbeitsverhältnisse sowie überregionale Freizeitaktivitäten schaffen raumintensive Lebensstile und generieren somit immer mehr Verkehr. Gleichzeitig verlangt eine viel nachhaltigere Mobilitätspolitik nach mehr Ressourcenschonung, Energieeffizienz und Klimaschutz.

Im Zentrum dieser Debatte steht der Wandel des alten Automobils. Anstatt sich durch ökologische und ökonomische Nebenfolgen selbst zu gefährden, reagiert die Autoindustrie heute mit technischen und sozialen Innovationen auf ihre Kritiker. Egal ob Emissionen, Unfallgefahren oder steigende Infrastrukturkosten – das Auto-System kontert mit effizienteren Antrieben und neuen Nutzungsformen. Die Kritik am Auto wird so zum Nährboden für seine Wiedergeburt!

## DIE NEUERFINDUNG DES AUTOMOBILS

Markiert wird dieser Abschied vom «bösen Boliden» durch den Einzug des Elektroantriebs, dessen eindeutige Umweltvorteile aus dem vermeintlichen Saulus morgen einen Paulus werden lassen.

Dass die Zeit reif ist für das Elektroauto hat viele Gründe: Ganz vorne steht die Notwendigkeit, die Umweltbilanz des Strassenverkehrs langfristig zu verbessern. Der Elektroantrieb bietet eine zwei- bis dreimal

bessere Energieeffizienz, reduziert die lokalen Schadstoffemissionen auf Null, ist nahezu geräuschlos und kann ausschliesslich mit erneuerbaren, fast CO<sub>2</sub>-freien Energien gespeist werden.



## ZUR PERSON DR. JÖRG BECKMANN

Dr. Jörg Beckmann ist Direktor des Verbandes Swiss eMobility und der Mobilitätsakademie, die als verkehrspolitischer Think-Tank seit 2008 die Marktentwicklung der Elektromobilität in der Schweiz aktiv begleitet und alljährlich den «World Collaborative Mobility Congress» in der Schweiz durchführt. Die Akademie wurde vom TCS gegründet. [www.mobilityacademy.ch](http://www.mobilityacademy.ch)

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. Die stetig wachsende öffentliche Ladeinfrastruktur nimmt vielen die Angst vor den begrenzten Reichweiten des Elektroautos und führt zu einem rationaleren Autokaufverhalten, welches den tatsächlichen Mobilitätsbedürfnissen besser entspricht.

Zusätzlich angetrieben wird dieser Wandel durch den Auftritt der Energieversorger auf dem Mobilitätsmarkt. Neben seiner Funktion als Verkehrsmittel erfüllt der elektrifizierte Personenwagen künftig auch die Rolle eines dezentralen Speicherkraftwerks. Aus der Autobatterie

wird so ein wichtiger Baustein im «Smart-Grid» der Energieversorger, der es erlaubt, überschüssigen Strom zu Schwachlastzeiten zu speichern, um ihn in den Spitzen wieder in das Netz zu geben. Das Automobil wird so von einem verkehrspolitischen Akteur zusätzlich zu einem stromwirtschaftlichen «Player» und erweitert somit seine bedeutsame gesellschaftliche Funktion um einen weiteren zentralen Aspekt.

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



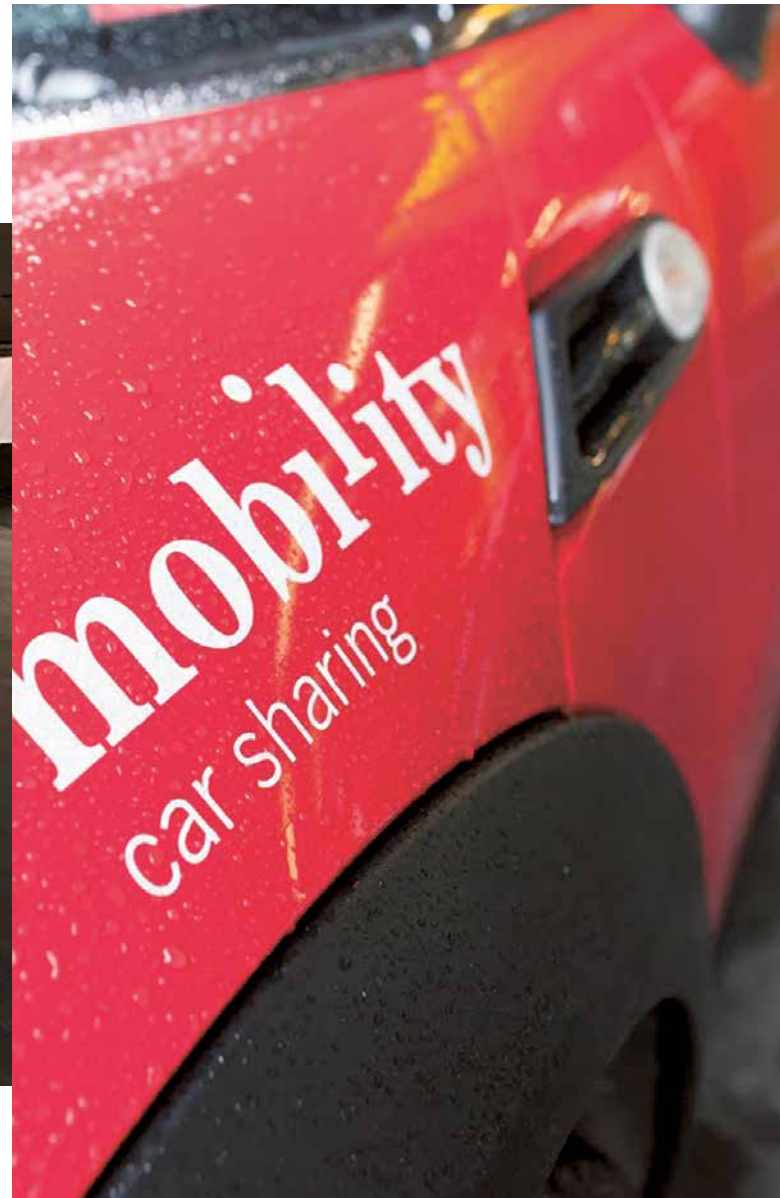
einspurige Fahrzeuge wie eBikes und eScooter. Insbesondere die steigenden Verkaufszahlen des eBikes in der Schweiz belegen diesen Trend eindrucksvoll: In nur wenigen Jahren konnte das eBike bei den Neuverkäufen einen Marktanteil von über 10% erzielen.

Vor diesem Hintergrund kann das Schlagwort «Elektromobilität» keineswegs nur auf den Elektroantrieb im Automobil reduziert werden. Vielmehr ist der elektromobile Wandel im Verkehrssektor ein allumfassender, der scheinbar vor keiner Fahrzeugkategorie haltmacht.

#### EIN AUTO HAT MEHRERE BESITZER

Der Eintritt des elektrischen Antriebs ist jedoch nur ein, wenngleich zentraler, Aspekt einer umfassenden Transformation unserer Alltags-

mobilität. Er wird begleitet durch soziale und technische Innovationen, die es dem Auto erlauben, sich ein weiteres Mal neu zu erfinden. Dieses neue Auto hat mehrere Besitzer. Am Steuer des post-materiellen Personenwagens sitzt immer häufiger ein Kollektiv von umwelt-



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

Die Erfolgsgeschichte des Autoteilens (engl.: car-sharing) markiert derzeit 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 dem Automobil, befreit.



Das Wachstum des Schweizer Marktführers «Mobility CarSharing» belegt mittlerweile eindrucksvoll, 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-Projekten wie Car2Go (Daimler) oder DriveNOW (BMW) engagiert. Dies zum Teil auch aufgrund der Einsicht, dass «besitzfreie» Formen der Autonutzung durch Leasing, Vermietung oder Sharing gegenüber dem einmaligen Verkauf den Vorteil haben, dass sich die Kundenbeziehung deutlich verlängern und vertiefen lässt.

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 dieser: Nicht ständig einen Produktnutzen vorhalten zu müssen, ohne ihn tatsächlich in Anspruch zu nehmen.

Wie dann das jeweilige Mietgeschäft realisiert wird, hängt ganz von der Art des P2P-Netztes 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 zielgruppengerechte 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 beim Move Center von Post Mobility Solutions. Für viele Kunden steht dabei der monetäre Nutzen ganz oben, denn eine geteilte Fahrt im Auto kommt häufig deutlich günstiger als per Bus oder Bahn. Neben der Entlastung des privaten oder betrieblichen Mobilitätsbudgets bietet die Ko-Mobilität allerdings auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen, der sich u.a. durch etwaige Reduktionen bei Infrastrukturkosten für den ruhenden Verkehr, also für den Parkraum, ergeben kann. Ein geteiltes Auto ist in der Regel ein bewegtes Auto, welches letztlich weniger stillsteht und damit weniger stark die Infrastrukturen des ruhenden Verkehrs in Anspruch nimmt. Ein Auto wird im Durchschnitt 23 Stunden am Tag nicht benützt, so zumindest die Faustregel. Hinzu kommt, dass ein Carsharing-Auto etwa sechs bis acht private Personenwagen ersetzt und somit einiges an Freiraum im Parkraum schafft. Doch nicht jeder, der als Ko-Mobilitätsanbieter heute Geld verdienen möchte, braucht dafür ein eigenes Auto als «Produktionsmittel», oft reicht auch schon ein Stück Garagen-

einfahrt, 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 Städten und Gemeinden oder den Park-and-ride-Plätzen in der Nähe eines ÖV-Haltespunktes in Zukunft möglicherweise weniger hitzig geführt.

#### FAZIT

Das elektrische und geteilte Automobil als Dreh- und Angelpunkt einer neuen Mobilität hat viele Gesichter und macht es heute den etablierten Akteuren im Mobilitätssektor immer schwerer, sich allein durch ihre Haltung zum Automobil verkehrspolitisch eindeutig zu positionieren. Die Suche nach einer neuen Identität, bei der sich die zentralen verkehrspolitischen Akteure von ihrem alten Denken verabschieden müssen, ist die unweigerliche Konsequenz. Am Ende dieser Sinnsuche sollte dann ein verkehrspolitischer Paradigmenwechsel stehen, in dem sich die unterschiedlichen Verkehrsträger nicht länger konkurrenzieren, sondern gemeinsam und zugleich jeder für sich die automobilen Welt von morgen mitgestalten. / TEXT: DR. JÖRG BECKMANN

Der Beitrag entstand in Zusammenarbeit mit dem TCS Sektion Waldstätte. Diese Sektion ist die lokale Vertretung des TCS Schweiz in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden und zählt über 70 000 Mitglieder. Die Untersektionen Obwalden und Nidwalden sowie der Camping-Club Waldstätte verstärken die regionale Verbundenheit. Der TCS engagiert sich für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und eine integrierte Mobilitätspolitik. [www.tcs-waldstaette.ch](http://www.tcs-waldstaette.ch)