

Neue Mobilität und die Ökonomie des Teilens

Die Mobilitätslandschaft ist in den letzten Jahren sehr viel diverser geworden und ein Hype jagt den anderen. Darunter fallen auch viele Sharing-Modelle. Doch ist nicht alles grün, was glänzt. Machen die vielen neuen Angebote die Mobilität wirklich nachhaltiger?

von Jörg Beckmann

Mobilität sei das neue Vertical, so heisst es gerne im anglophilen Neusprech der Seed-Investors und agilen Founders, wenn sie mit Pitches an Boot-Camps den etablierten Playern aus der Verkehrswirtschaft ihre jeweils neueste Gründungsidee oder ihr aktuellstes Geschäftsmodell feilbieten. Was diese Community eint, ist einerseits die Hoffnung, in der Internetökonomie der nächste Gewinner zu werden, und andererseits die Erfüllung ihrer Mission, unsere Alltagsmobilität neu zu erfinden und damit die Welt ein wenig zu retten. Doch wird mit den Mobilitätsangeboten, die aus der Vielzahl kreativer Geschäftsideen entstehen, die Welt wirklich ein Stück besser, und wenn ja, woran merken wir das?

Ökologie wird wichtiger

Natürlich war Mobilität schon immer ein gesellschaftspolitisches Top-Thema, welches kaum einen Wirtschaftssektor unberührt liess und seinen Niederschlag

in der Lebenswelt fast aller Menschen findet – egal ob Wohn-, Arbeits-, Alltags-, Personen- oder Gütermobilität. Was hingegen neu ist, ist die Art und Weise, wie Mobilität und Verkehr künftig gesellschaftlich genormt, politisch gelagert, planerisch geregelt und unternehmerisch gestaltet werden.

In der Welt der neuen Mobilität wird angesichts globaler Klimaentwicklungen insbesondere die Ökologie eine grössere gesellschaftliche Rolle spielen. Sie wird stärkeren Einfluss in die Verkehrspolitik finden, Verkehrsplanungsstrategien bestimmen und Geschäftsmodelle massgeblich beeinflussen – beeinflussen müssen. Das Mantra der Verkehrsindustrie muss lauten: «Tue Gutes und verdiene Geld damit!»

Mobilität kollaborativ gestalten

Dabei wird unsere Alltagsmobilität künftig sicher nicht mehr durch die alten Wertversprechen und Angebotsformen einer

bipolaren Verkehrswelt mit dem klassischen, privaten Individualverkehr auf der einen und dem öffentlichen Kollektivverkehr auf der anderen Seite bestimmt. Zwischen diesen beiden Polen wächst bereits seit einigen Jahren die neue Welt der sogenannten kollaborativen Mobilität, in der sich immer mehr Menschen immer mehr Fahrzeuge und Fahrten miteinander teilen und sich so vom Besitz eines privaten Fahrzeugs und den damit verbundenen Anschaffungs- und Unterhaltskosten befreien.

Dank Car-Sharing, Bike-Sharing, Scooter-Sharing, Carpooling, Ride-Sharing, Ride-Hailing, Ride-Sourcing und vielen weiteren Varianten boomt das neue Ökosystem der Shared Mobility insbesondere in den Metropolitanräumen. Auch in den Schweizer Städten finden sich neben Mobility-Carsharing als Pionier dieser Bewegung und einigen weiteren etablierten Verkehrsanbietern, die ihre Kunden nun auch jenseits des Taktfahrplans bewegen wollen, immer mehr Start-Ups, welche mit ihren Fahrzeugen und Apps die Ko-Mobilität bereichern.

Mobilität statt Fahrzeuge anbieten

Damit der Ko-Mobilitätskunde künftig auch wirklich zum neuen Super-Sharer werden kann, ist mittlerweile eine veritable Konkurrenz zwischen den digitalen Mobilitätsplattformen entstanden, welche die einzelnen Angebote integrieren möchten. Im Sinne eines Mobility as a Service (MaaS) kann der Kunde über diese Plattformen entweder ein intermodales Door2door-Angebot buchen oder sich ein individuelles Bündel aus Car-, Ride- und Bike-Sharing zusammenstellen.

Zurzeit beteiligen sich am Schweizer Integrationsrennen neben namhaften ÖV-Unternehmen auch Akteure aus dem Automobilsektor, darunter der TCS mit seiner App «Einfach mobil». Gerade für ihn gilt es, den vielen privatautofreien Städterin-



Mobilitätsakademie des TCS, Sabrina Golob

Neue Mobilitätsangebote sind vor allem dann wertvoll, wenn sie attraktive Alternativen zum Auto bieten, wie zum Beispiel die Lastenräder von Carvelo2go.



Dass nicht jeder Bike-Sharing-Boom nachhaltig ist, beweisen Hunderte von O-Bikes, die zuerst Zürich und Winterthur geflutet haben und nun aufgrund des Bankrotts des Singapurischer Start-ups grösstenteils als Altmittel verkauft werden.

nen und Städtern ein neues Produkt zu bieten, welches über eine Fahrzeug- oder Personenassistance hinausgeht und ihn mittelfristig von einem reinen Autoclub zu einem Ko-Mobilitätsanbieter werden lässt – ähnlich dem Wandel der Autoindustrie vom Fahrzeugbauer zum Serviceanbieter.

Neue Werkzeuge für Alltagsmobilität

Ein gutes Beispiel für die Vielfalt der neuen Schweizer Verkehrswelt, an dem neben der Schweizerischen Post auch der TCS als nationaler Partner beteiligt ist, stellt das Lastenvelo-Sharing von Carvelo2go dar. Dabei handelt es sich um das weltweit erste und nach wie vor grösste Sharing-Angebot für elektrische Lastenvelos. Die Berner Mobilitätsakademie lancierte 2013 mit Unterstützung von Engagement Migros erst die Schweizer Lastenradinitiative Carvelo, um das (elektrische) Lastenvelo als patentiertes Alltagsmobilitätswerkzeug unter Schweizerinnen und Schweizern bekannter zu machen. Als nächsten Schritt begann die Akademie, die ersten Carvelos an Mietstationen in Berner und Basler Stadtquartieren bereitzustellen.

Sämtliche dieser Mietstationen werden von sogenannten Hosts betrieben, also Quartierläden wie Bäckereien, Beizen oder Buchhandlungen, welche das Laden des Akkus übernehmen und diesen dann samt Schlüssel für das Veloschloss an die Kunden herausgeben. Registrierung, Buchung und Bezahlung erfolgen über eine App oder die Website. Mittlerweile bietet Carvelo2go knapp 15 000 registrierten Nutzerinnen und Nutzern einen Zugang zu über 250 eCargo-Bikes in mehr als 50 Schweizer Städten an und wird 2019 mit gut 100 elek-

trischen Lastenvelos die Flotte nochmals ausweiten.

Nachbarschaftspflege inklusive

Das Erfolgsgeheimnis dieses Schweizer Start-ups liegt erstens darin, dass Carvelo2go direkt ein Kundenbedürfnis autofreier oder -armer Haushalte in Städten und Gemeinden anspricht, nämlich den Warentransport zu Ver- und Entsorgungszwecken sowie den Transport von Kindern in der Freizeit.

Zweitens zeichnet sich Carvelo2go dadurch aus, dass es Nachbarschaftspflege betreibt und velobegeisterte KMU im Quartier als Host gewinnt und so kaum näher bei seinen Kunden sein könnte. Der Host hilft beim Marketing und leistet «First Level Support», wenn es mal Probleme mit dem Velo gibt. Im Gegenzug gibt es Gratisnutzung für den Quartierladen. Weitere Betriebsaufwände, wie beispielsweise Wartung und Reparatur der Lastenvelos, übernehmen die Schweizer Händler des deutschen Zulieferers. Dieser steht damit zwar nicht so sehr im Vordergrund wie manch ein Autohersteller beim eigenen Car-Sharing, ist aber dennoch Teil der Gleichung.

Die Einnahmen, welche letztlich das Geschäftsmodell selbsttragend werden lassen, generiert Carvelo2go aus Nutzerentgelten, Bikesponsoring und Partnerschaften mit privaten und öffentlichen Akteuren, die geeint werden durch ein gemeinsames Interesse an einer nachhaltigen Stadtmobilität. Der wichtigste Erfolgsfaktor von Carvelo2go ist damit auch benannt, nämlich der Beitrag des Lastenvelos als eine Art alternatives Stadtauto an eine umwelt-

gerechte Verkehrsentwicklung: Die regelmässigen Nutzerbefragungen belegen, dass knapp 40 Prozent aller Carvelo-Fahrten vormals Fahrten mit dem Automobil waren.

Ökobilanz ist entscheidend

Genau das kann heute garantiert nicht jeder Ko-Mobilitätsanbieter von sich behaupten. Natürlich ist der Verkehrsnutzen aller Sharing-Angebote grösser als die Summe der einzelnen Dienste. Denn erst mit einem Ökosystem aus vielen verschiedenen Angeboten erwächst eine Alternative zur ressourcen-, klima- und raumintensiven privaten Automobilität. Trotzdem muss bei manch einem Car-, Bike- oder Trotti-Sharer-Hype genauer hingeschaut werden, ob die Umweltbilanz tatsächlich so positiv ist.

Nur wer belegen kann, dass seine Kunden um von A nach B zu kommen dank des neuen Angebots weniger Energie verbrauchen, Treibhausgase ausstossen und Verkehrsfläche beanspruchen, kann auch für sich in Anspruch nehmen, die Umwelt zu schonen und so die Welt wirklich ein wenig zu retten.

Links und weitere Infos:

www.pusch.ch/themaumwelt



Jörg Beckmann

Direktor der Mobilitätsakademie des TCS, Bern,
www.mobilityacademy.ch,
joerg.beckmann@tcs.ch