



AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT – Bericht zum Forumsanlass

10 Millionen freie Sitzplätze

Zürich – Die Dialogplattform AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT und das Bundesamt für Energie (BFE) mit seinem Programm EnergieSchweiz gehen im Bereich Carpooling neue Wege. Bis Ende Jahr soll durch eine noch zu bildende Projektträgerschaft das Detailkonzept für eine neue, nationale Carpooling-Offensive ausgearbeitet werden. Bereits haben Fachleute in den vorbereitenden Workshops die wichtigsten Erfolgsfaktoren identifiziert. Ende Januar 2018 soll aufgrund des erarbeiteten Detailkonzepts entschieden werden, ob das Projekt in die Praxis umgesetzt wird. Gesucht werden nun weitere Partner, die sich bei der Vorbereitung der Carpooling-Offensive mit Know-How und Ressourcen engagieren möchten.

Wären die Autos besser ausgelastet, würden Lenker, Mitreisende, manches Portemonnaie, aber auch die Umwelt profitieren. Carpooling, ein Element der neuen Kultur des Teilens, erlebt in vielen Ländern einen grossen Aufschwung. Nicht so in der Schweiz. Ein sorgfältig orchestriertes Projekt soll nun die Erfolgsfaktoren erarbeiten, damit Mitfahrmodelle auch in der Schweiz Chancen haben. Das Vordenken hat AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT, die Schweizer Dialog-Plattform für intelligenten Verkehr, mit dem Präsidenten Dr. Hans Werder übernommen. An einem Forumsanlass von AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern diskutierten vor wenigen Tagen Experten die Ergebnisse einer Workshopreihe zum Thema „Shared mobility“. Christoph Schreyer, Leiter Mobilität beim Bundesamt für Energie und die für das Vorprojekt von EnergieSchweiz engagierte Projektleiterin Daniela Bomatter orientierten über das weitere Vorgehen für eine Nationale Carpooling Offensive. Zentral wird dabei sein, eine Verhaltensänderung des Publikums zu erreichen. Für die Durchführung einer ersten Studie hat EnergieSchweiz die nötigen Mittel bereitgestellt.

Enormes Sparpotenzial

Über 4,5 Millionen Personenwagen sind in der Schweiz unterwegs. Sie sind im Durchschnitt mit knapp 1,6 Personen besetzt, mindestens 2,5 Sitzplätze in den für jeweils 4 bis 5 Personen ausgelegten Fahrzeugen bleiben also leer. Das Verkehrsmittel Personenauto verfügt damit in der Schweiz über eine ungenutzte Kapazität von täglich mehr als 10 Millionen Sitzplätzen. Besonders schlecht ausgelastet sind Autos, wenn sie zum Pendeln zur Arbeit benützt werden. Dies wirkt sich direkt auf die Verkehrszahlen auf bestimmten Strassenabschnitten aus. Sässen in jedem Wagen nur schon zwei Personen – in Wirklichkeit sind es heute beim Pendeln im Schnitt 1,1 –, liesse sich der PW-Berufsverkehr praktisch halbieren.

Das Mitfahren bei einem Dritten, in der Fachsprache Mitfahrmodell genannt, verspricht allen Beteiligten Vorteile. Wer mitfährt, profitiert von konkurrenzlos günstigen Fahrpreisen, wer mitnimmt, bekommt ohne grossen Aufwand einen Zustupf an die Betriebskosten. Der Treibstoffverbrauch und damit die Umweltbelastung werden reduziert, Strassen- und Parkplatzraum weniger beansprucht, die Staugefahr und damit verbundenen Zeitverluste werden kleiner und die

Pünktlichkeit wird besser. Letztlich wirken Mitfahrssysteme sogar dem Bedarf nach kostspieligen, neuen Strassen entgegen. Das System ist in mehrfacher Hinsicht eine Win-Win-Lösung für zahlreiche Verkehrsprobleme.

Das Ausland macht es vor

In der Schweiz konnte sich bis jetzt trotz zahlreicher Pilotversuche kein Mitfahrssystem etablieren. Im Ausland ist die Situation teils völlig anders. In Frankreich beispielsweise sind 35'000 Parkplätze im ganzen Land mit dem Schild „Covoiturage“ als Treffpunkt für Autofahrer und Mitreisende gekennzeichnet. Zehnmal so viel, als die Bahn Stationen hat, wie es von den Erfindern heisst, und damit überall in der Nähe. Organisiert werden die Fahrten von einer jungen IT-Unternehmung namens BlaBlaCar. Das mittlerweile in mehr als 20 Ländern operierende Start-up-Unternehmen vermittelt über seine Plattform fast 50 Millionen Fahrten im Jahr. Firmengründer Frédéric Mazzella war inspiriert worden durch die in den USA verbreiteten Extraspuren für Autos mit mehreren Personen an Bord, den sog. Carpooling Lanes. Fahrspuren mit Vortritt für gut besetzte Autos sind in Europa bis jetzt kaum üblich, obschon sie einen Anreiz für das Mitnehmen von Fahrgästen bilden können.

Nationale Carpooling Offensive

EnergieSchweiz, das Programm des Bundesamt für Energie BFE für Energieeffizienz und erneuerbaren Energien möchte nun einen neuen Ansatz wählen. Zusammen mit der Dialogplattform AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT, Partnern der Initiative *digital switzerland* sowie grossen Schweizer Unternehmen soll eine nationale Carpooling Offensive lanciert werden, mit der rasch die kritische Masse erreicht werden soll. Eine zu bildende Projektträgerschaft wird hierfür das Detailkonzept ausarbeiten. Dabei liegen die Vorteile des Carpooling auf der Hand, die Idee des Teilens erscheint logisch. „Die nötige Informationstechnologie ist vorhanden und stabil“, sagt Daniela Bomatter. Auf den ersten Blick steht also einem derartigen System nichts im Weg. Projektleiterin Daniela Bomatter und ihr im Aufbau befindliches Team von Fachleuten muss die Gründe analysieren, die zum Scheitern der bisherigen Versuche beigetragen haben. Das Hauptproblem: „Die kritische Masse ist nie erreicht worden.“ Damit ein Mitfahrnetz funktioniert, müssen genügend Anbieter und Nachfrager auf den richtigen Routen und zur richtigen Zeit aufeinander treffen. Die geografischen Randbedingungen spielen dabei eine bedeutende Rolle. Günstig ist das Vorhandensein grosser Zentren, beispielsweise eine personalintensive Industriezone oder ein Hochschulcampus, als Ziel und Ausgangspunkt für den Verkehr mit der Peripherie. In Frankreich, das mit seiner Covoiturage führend ist, sind diese Voraussetzungen erfüllt. Ein Vorteil ist zudem, wenn die Autofahrten über längere Strecken führen. In der Schweiz sind die üblichen Reisedistanzen viel kürzer als in anderen Ländern. Dazu kommt ein Netz der öffentlichen Verkehrsmittel, das im internationalen Vergleich ungewöhnlich fein verästelt und im Betrieb zuverlässig ist. Für Schweizer Automobilisten sind auch die paar Franken Fahrtkosten, die hier zu verdienen sind, kein Anreiz für das Teilen.

Carpooling als Teil der gesamten Personenverkehrsmobilität

Theorie und Technik des Carpooling müssen nicht neu erfunden werden, es stehen heute von verschiedenen Anbietern komfortable Apps zur Verfügung. Die Träger des Projekts für die Carpooling Offensive werden sich dafür umso eingehender mit dem Abbau der Hindernisse und dem Setzen richtiger Anreize befassen müssen. Carpooling, sagt Daniela Bomatter, müsse zur „sozialen Norm“ werden, zu einer Prestigeangelegenheit. „Es geht um eine Verhaltensänderung – das ist ein richtig

grosses, langfristiges Projekt“, betont Daniela Bomatter. Die Philosophie des Mitfahrens entspreche genau der neuen Kultur des Teilens. Nicht mehr der Besitz sei für die junge Generation wichtig, sondern das Nutzen vorhandener Ressourcen. Carpooling könnte so selbstverständlich werden wie das Carsharing oder die private Unterkunft bei Airbnb. Firmen, die sich als Pioniere engagieren, können mit einem Imagegewinn rechnen. Zu untersuchen ist aber auch, wie sich das Carpooling in das Gesamtsystem des Personenverkehrs eingliedern lässt. Der Modal Split könnte künftig auch das Angebot der Mitfahrdienste umfassen.

Ungewohntes ausprobieren

Dass die Schweiz sich für ein Mitfahrnetz nicht unbedingt anbietet, hängt nicht zuletzt mit den meist kurzen Distanzen, dem guten ÖV-System und der geringen Preisempfindlichkeit zusammen. Zwar würde man es schätzen, wenn es weniger Fahrzeuge auf den Strassen hätte. Aber das Teilen bedingt auch ein gewisses Umdenken, das hat eine emotionale Dimension. Autofahrer sind es gewohnt, in ihrem geschützten Raum genau ihre Lebenswelt vorzufinden, zum Beispiel die Lieblingsmusik zu hören, vertrauliche Telefonate zu führen, bei Bedarf den Frühstücksgipfel, den Regenschirm, die Gummistiefel, den Kindersitz oder den Hundekäfig zur Hand zu haben. Mitfahrer müssen sich einem Fremden anvertrauen, dessen Fahrweise ihnen vielleicht nicht zusagt und von dem sie nicht ganz sicher sind, ob er sie am vereinbarten Treffpunkt zur richtigen Zeit auch wirklich wieder abholt. Beide Seiten müssen Abstriche an der Flexibilität hinnehmen, Rücksicht nehmen. Die zeitliche und örtliche Freiheit der Bewegung gehört jedoch zu den wichtigsten – wenn auch selten wirklich spontan genutzten – Vorteilen des eigenen Autos.

BlaBlaCar hat in Frankreich unter anderem deshalb Erfolg, weil viele Leute das Reisen alleine zu langweilig finden. Das Geplauder mit Mitmenschen, die sogar andere Meinungen vertreten dürfen, BlaBla eben, gehört dort zur Kultur. Schweizerinnen und Schweizer gelten dagegen eher als zugeknöpft und weniger mitteilhaft. Wenn sich die Philosophie des Teilens durchsetzt, wird sich das vielleicht ändern. Auf welche Anreize das Schweizer Publikum tatsächlich anspricht, ist aber noch unklar und muss erst noch ausgetestet werden.

Wegweisende Entscheidung

Ein Selbstläufer ist Carpooling in der Schweiz sicher nicht, so sinnvoll es wäre. AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT und EnergieSchweiz wollen nun aber den Anstoss geben für eine gezielte professionelle Förderung. Möglichkeiten dafür gibt es viele, in Workshops haben die interessierten Mitglieder von AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT (ASTRA, asut, AAE Suisse, BFE, IBM Schweiz, Mobility CarSharing, Post Auto, Roland Müller Küsnacht AG, SBB, Siemens Schweiz AG, Swisscom AG, Tiefbauamt Zürich) die erfolgversprechendsten identifiziert. Bis Ende Jahr will die Projektgruppe ein Detailkonzept für die Offensive erstellen. Dabei sollen die Machbarkeit und die verschiedenen Lösungsansätze in den Bereichen Technologie, Partnermanagement, Social Behaviour Change und Kommunikation sowie Finanzen erarbeitet und beurteilt werden. Auf der Basis des Detailkonzepts wird Ende Januar 2018 ein Entscheid für oder gegen eine Umsetzung gefällt werden. In diesem Zusammenhang werden nun weitere Partner gesucht, die sich mit Know-How und Ressourcen einbringen können. 2018 könnte dann eine erste Phase durchgeführt werden, für das vollständige Projekt müssen aber mehrere Jahre veranschlagt werden. Fredy Müller, Geschäftsführer von AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT, betont, „Verhaltensänderungen brauchen ihre Zeit. Insbesondere wenn es um Reise- und andere Gewohnheiten geht.“