

# Das Ende von „Big ÖV“

## – oder wie eine neue kollaborative Mobilität die alte urbane Verkehrswelt revolutioniert

Dr. Jörg Beckmann und Alain Brügger, Mobilitätsakademie

Wie gross und marktbestimmend sollten Unternehmen dank technischen oder sozialen Innovationen werden? Wie dominant dürfen diese Unternehmen sein, ohne das Innovationsklima einer auf Erneuerung drängenden Branche zu gefährden?

Das sind Fragen, wie sie üblicherweise in Fachartikeln oder Kolumnen zur New Economy diskutiert werden – gerne mit Blick auf globale IT-Konzerne wie Microsoft, Google oder Facebook. Genauso gern wird diesen drei Branchenriesen aufgrund ihrer Marktmacht nachgesagt, wahlweise vieles an Innovationen um sie herum aufzukaufen oder auszutrocknen.

Aber auch im Kontext verkehrswirtschaftlicher Debatten zur Liberalisierung bestimmter Verkehrsträger und -märkte werden derartige Fragen seit den 80er Jahren immer wieder diskutiert. Jedoch geht es im verkehrspolitischen Kontext eher darum staatliche Bahn- oder Fluggesellschaften zu privatisieren und weniger darum die Frage zu stellen, inwieweit bestimmte Verkehrsträger mit ihren etablierten Diensten und Produkten und der ihnen zugewiesenen tradierten gesellschaftspolitischen Bedeutung überhaupt noch innovationsfähig sind. Oder gar zu schauen, inwieweit grosse, marktbeherrschende Mobilitätsunternehmungen jene Innovationen, die aus Ihrer Sicht das eigene Kerngeschäft konkurrenzieren, politisch torpedieren.

Die Rede ist hier nicht vom motorisierten Individualverkehr mit dem Automobil als seine Ikone, sondern vom kollektiven öffentlichen Verkehr mit schienen-, - leitungs- und strassengebundenen Bussen und Bahnen. Nicht die Innovationsfreudigkeit der OEMs steht hier auf dem Prüfstand, sondern jene der öffentlichen Verkehrsunternehmungen in den Ballungszentren Westeuropas. Sind diese öffentlichen Verkehrsanbieter mittlerweile zu den Microsofts und Facebooks geworden, denen es kaum mehr möglich ist, in anderen als den eigenen Kategorien zu denken? Die vor jeder Innovation die Augen verschliessen oder sich nur noch fragen, ob und inwieweit das neue Produkt eines innovativen Start-Ups das eigene alte Kerngeschäft bedroht? Ist der städtische ÖV mittlerweile so systemrelevant und „too big to fail“ geworden, dass ein städtisches Verkehrssystem ohne enorme Infrastrukturen und Rollmaterialien kaum mehr vorstellbar ist? Oder sind die fetten Jahre von „Big ÖV“ als Dreh- und Angelpunkt einer nachhaltigen urbanen Mobilität vorbei und wird die urbane Mobilität von morgen von einer Vielzahl von alternativen, vernetzten, gemeinschaftlich organisierten und verkehrsträgerübergreifenden Transportangeboten bestimmt?



## **Götterdämmerung im Stadtverkehr: die kollaborative Mobilität entsteht**

Während dem verbrennungsmotorisch betriebenen Automobil im Privatbesitz in den Städten schon lange keine Zukunft mehr nachgesagt wird, wackelt heute zunehmend auch die Vormachtstellung des klassischen kollektiven, öffentlichen Verkehrs als vermeintlich nachhaltigster aller motorisch betriebenen Verkehrsträger. Das Nutzen- oder Wertversprechen des klassischen öffentlichen Verkehrs steht in vielen Städten Europas heute zur Disposition. Wem nutzt er, wieviel kostet er, was leistet er für die Umwelt, Wirtschaft und die Gemeinschaft und wer bezahlt ihn? Und im Anschluss daran, die immer häufiger gestellte Frage: welche anderen Mitbewerber auf dem urbanen Mobilitätsmarkt erbringen unter Umständen mit alternativen Mobilitätsangeboten bessere Leistungen und schaffen so über die gesamte Wertschöpfungskette der Stadtmobilität einen höheren gesamtgesellschaftlichen Nutzen? Langsam aber sicher stellt sich die Erkenntnis ein, dass der klassische ÖV auch im Ballungsraum nicht mehr das Mass aller Dinge ist und das lange gescholtene Automobil, als ein von Grund auf überholtes und technisch sowie sozial reformiertes Individualverkehrsmittel nun als Teil einer neuen „Ökonomie des Teilens“ wieder stadtfähig wird.

Ausgelöst wird diese Transformation durch die Geburt der kollaborativen Mobilität (KoMo) als flexible Alternative zum starren schienen-, leitungs- oder strassengebundenen ÖV. Auf dem Markt des kollaborativen Verkehrs entstehen attraktive Verkehrsangebote, die heute keineswegs nur mehr eine Nischennachfrage bedienen. Zwischen kollektivem und individuellem Verkehr werden so neue Peer-to-Peer-Netze (P2P) geknüpft, in denen der Mensch seine Mobilität einerseits vom privaten Kauf einer Mobilitätstechnologie, wie dem Automobil, befreit (und sie eben lieber nur nutzt ohne sie auch gleich zu besitzen) und andererseits die Dienstleistung zur Befriedigung seiner Mobilitätsbedürfnisse nicht länger nur bei einem oder mehreren Grossanbietern nachfragt. Private Autoteiler, wie „relayrides“, Mitfahrzentralen, wie „blablacar“, Fernbusreiseanbieter, wie „fahrtenfuchs“ oder private Parkplatzbörsen, wie „parku“ gehören genauso zu den Apologeten dieser neuen Art der Mobilitätsabwicklung wie die zahllosen Webseiten, auf denen die unterschiedlichsten Mobilitätsprodukte und -dienste gekauft, gemietet oder getauscht werden können – vom Auto, übers ÖV-Gruppenticket bis hin zum Cargo-Bike.

## **Vom „Bad“ zum „Cool Car“: der MIV hat seine Hausaufgaben gemacht**

„Car restriction policies are a reality – deal with it!“ Diesen Satz bekam die europäische Autolobby bereits in den 90er Jahren immer wieder von der Europäischen Union zu hören, wenn sie sich bei ihr über neue Schadstoff-, Lärm- oder Klimagasrestriktionen beschwerte. Irgendwann haben die Automobilhersteller dann begriffen, dass ihnen die härteren Vorgaben aus Brüssel letztlich helfen können, denn nur so können sie sich mittelfristig eine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem „Umweltverbund“ aus Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr sichern. Dementsprechend sind einige der Premiumhersteller heute durchaus dankbar, wenn die Latte in Sachen Umweltauswirkungen oder Fahrzeugsicherheit regelmässig höher geschraubt wird. Denn dadurch verbessert sich die Marktposition ihres Produktes – sowohl innerhalb der



Branche gegenüber den Anbietern von weniger hochwertigen Fahrzeugen, als auch gegenüber andern Verkehrsträgern. Mittlerweile ist nahezu allen Fahrzeugherstellern klar: wer in 20 Jahren noch Autos in Agglomerationen verkaufen will, muss sich heute diesen Herausforderungen stellen und das, was technisch am Fahrzeug machbar ist, um es wirtschaftlich, ökologisch und sozial nachhaltiger laufen zu lassen, bringen.

Paradebeispiele sind die kontinuierlich fallenden CO<sub>2</sub>-Grenzwerte oder die ebenso kontinuierlich steigenden Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit. Die Rankings unterschiedlicher „Watchdogs“ aus dem Verkehrsbereich, wie beispielsweise die Autoumweltlisten alternativer Verkehrsclubs oder Sicherheitssterne von EuroNCAP, helfen nicht nur den einzelnen Champions aus der Autobranche, sondern dem MIV insgesamt, seine Leistungsbilanz gegenüber dem öffentlichen Verkehr zu verbessern.

Gegenwärtig erfährt das Umweltbilanzverhältnis zwischen MIV und ÖV dann auch einen weiteren massiven Veränderungsschub – dank dem Elektroantrieb. Schon heute sind in den Agglomerationen der schienen- und leitungsgebundene ÖV und ein wachsender Anteil des MIV mit der gleichen edlen elektrischen Energie unterwegs. Die Bestmarke von 7g CO<sub>2</sub>/pkm der SBB wird dann von so manchen elektromotorisch betriebenen Individualverkehrsmitteln geknackt und so manche alte Weisheit der Stadtverkehrsplanung auf den Kopf stellen.

Was jetzt allenfalls an ungeliebten Auswirkungen des MIV noch bleibt, ist sein Platzbedarf, sowohl im rollenden als auch im ruhenden Verkehr. Doch auch dafür sind in vielen Städten schon Dienste und Produkte zu haben, die diese nicht-intendierten Nebenfolgen des MIV minimieren werden. Das Teilen von Fahrzeugen, Fahrten und Infrastrukturen gewinnt rund um den Globus an Bedeutung, leistet einen wichtigen Beitrag zur Nachhaltigkeit des MIV und sorgt eben für die Entstehung eines neuen Sektors – der kollaborativen Mobilität.

### **Welche Chancen bietet die Ko-Mobilität?**

Kannibalisiert die KoMO den ÖV? Allein die Frage ist tendentiös und stellt das tatsächliche Kräfteverhältnis auf den Kopf. Sie spiegelt eine Denke wieder, dass der ÖV quasi „unter Artenschutz“ stünde und alles, was auf ihn einen Veränderungsdruck ausüben könnte, per se problematisch ist. Allein, dass alternative Anbieter wie Car- oder Bikesharer immer wieder daran gemessen werden, was sie Gutes für den ÖV leisten, suggeriert, dass dieser mittlerweile zur Heiligen Kuh der Stadtverkehrsplanung geworden ist. Vernachlässigt wird dabei, dass die Ko-Mobilität durchaus ein grosses Potential hat, die Stärken des alten ÖV mit denen des neuen MIV zu verbinden. Liegt ihre Stärke doch gerade in der optimierten Nutzungseffizienz vorhandener Verkehrsinfrastrukturen.

Ein weiterer infrastruktureller Ausbau des städtischen Verkehrssystems stösst schon heute immer wieder an finanzielle und demokratische Grenzen. Das Ziel sollte es daher sein, vorhandene Infrastrukturen und Fahrzeuge durch kollaborative Mobilitätsangebote optimaler zu nutzen. Zusätzliche infrastrukturelle Ausbauten geschähen hingegen zu Lasten des öffentlichen Raums – und genau dort nähern sich die Schweizer Städte bereits der Grenze des Machbaren.



Damit sich die Ko-Mobilität als vollwertiges Glied der individuellen Mobilitätskette durchsetzen kann, braucht es neben politischem Willen vor allen Dingen auch Öffentlichkeitsarbeit. Kostengünstige Alternativen zum ÖV oder dem Privatautobesitz existieren zwar bereits, sie werden aber nur ungenügend wahrgenommen. Das Interesse an solchen Angeboten sollte durchaus vorhanden sein: Im 2010 machten die Mobilitätskosten 10% des Schweizer Haushaltsbudgets aus. Noch entfällt dabei der Grossteil auf Betrieb und Unterhalt des Privatautos. Allerdings stiegen die Kosten für den ÖV in den letzten Jahren stetig an.

Wie und wo gespart werden kann, zeigt das klassische, stationsgebundene Carsharing: In der Tat belegen sämtliche Studien, dass die „Rückfallrate“ sehr gering ist und die meisten Carsharing-Neueinsteiger ihr Privatauto innerhalb eines Jahres vollständig aufgeben [1]. Während in den frühen Jahren des „Autoteilens“ noch die Ökologie das Interesse am Carsharing dominierte, sind heutzutage vor allem Kostenersparnis- und Bequemlichkeitsgründe die Hauptmotive der „Sharer“ [2]. Auch für europäische Carpooling-Nutzer, so zeigt die Studie eines internationalen Marktforschungsinstituts, lädt neben dem Dienst an der Umwelt insbesondere die persönliche Kostenersparnis zum Mitfahren ein. Eine weitere Steigerung der Tarife für den ÖV würde vor diesem Hintergrund das Augenmerk vieler Mobilisten nur noch stärker auf die Kosten-Nutzen-Effizienz kollaborativer Mobilitätsangebote lenken.

Die Pluspunkte der kollaborativen Mobilität gehen jedoch deutlich über die Kosteneffizienz hinaus. Vielmehr baut sie eine Brücke zwischen einer flexiblen privaten Mobilität auf der einen Seite und einer vom Privatbesitz befreiten kollektiven Mobilität auf der anderen Seite. Das geteilte Auto bietet oftmals genau dort eine probate Lösung, wo der ÖV nicht mehr hinkommt und der Privatwagen nicht mehr lohnt – zum Beispiel auf der ersten und letzten Meile in vom ÖV nur mässig versorgten Gebieten und zu Off-Peak-Fahrzeiten.

Zusätzliches Potential birgt ferner die Etablierung geteilter und vernetzter Angebote in Form eines neuen öffentlichen Individualverkehrs in den Agglomerationen. Angebote, die auf vorhandene aber untergenutzte urbane Infrastrukturen zugreifen und diese in Form individualisierter Mobilitätslösungen einer breiten Öffentlichkeit zugänglich machen, bieten ein hohes Potential für eine Marktumwälzung. Wieviel disruptive Kraft in solchen Angeboten steckt, kann beispielsweise bei der Vermittlung von Parkplätzen zwischen Privatpersonen gesehen werden, die sich einer schnell wachsenden Popularität erfreuen. Neben dem Parkplatz-Sharing zeigen auch andere P2P-Mobilitätsangebote, dass sie nicht nur Nischenbedürfnisse bedienen, sondern einen Grossteil der persönlichen Mobilitätskette mit gemeinschaftlich aufgestellten Angeboten abdecken können: Mitfahrgelegenheiten für weite Strecken im Verbund mit ad-hoc-Mitfahrten für die kurze Strecke in der Stadt, verknüpft mit einer Parkplatzvermittlung um den ausgeliehenen Privatwagen auch am Zielort abstellen zu können.

### **Gut, dass es den ÖV gab, aber braucht es ihn morgen noch?**

Schon mit dem gegenwärtigen Leistungsangebot der Ko-Mobilität, wird der Eindruck erweckt, dass sie allenfalls vieles, was der ÖV seit Jahren versucht, bereits heute schon besser macht. So leidet der ÖV seit je her unter einer Lethargie, die man bei peer-to-peer Angeboten in der Verkehrswelt vergeblich sucht: Sie offerieren eine extrem



einfache Buchung von Privatautos, Mitfahrgelegenheiten oder Parkplätzen per Smartphone, verknüpfen ihre Dienste geschickt mit der Welt der sozialen Medien und machen so Alltagsmobilität zu einer echten (preiswerten und nachhaltigen) Erlebnismobilität.

Hinzu kommt, dass diese On-Demand-Angebote insbesondere zu Randzeiten eine deutlich bessere Energieeffizienz, bei weitaus geringerer Raumnutzung, als der klassische ÖV aufweisen. Während beim ÖPNV in der Stadt Bahn und Bus zu Stosszeiten überlastet sind, gondeln diese zu Randzeiten beinahe leer durch die Strassen. Eine Steigerung der Effizienz ist hier kaum möglich, denn die Natur des schienen- und leitungsgebundenen ÖV sind nun mal Taktfahrpläne und fixe Routen.

Eine derartige Flexibilität und Nutzerfreundlichkeit kollaborativer Dienste, lässt dann nicht wundern, dass nun auch Taxizentralen um ihre Kundschaft fürchten, wenn künftig kosteneffizientes, spontanes Mitfahren zum Mobilitätsalltag wird. Anders als im Taxi entstehen hier auch gleich neue soziale Begegnungsplattformen im virtuellen Raum des Netzes sowie im ganz realen Autoraum. Während im Taxi oftmals ein schlecht gelaunter Fahrer sitzt oder im ÖV nur allzu oft die eigene Tasche als Begleitperson mitfährt, bietet kollaborative Mobilität einen grossen Anreiz zum sozialen Austausch beim gleichzeitigen materiellen Tausch.

Dabei müssen sich künftige Ko-Mo-Dienste aber nicht nur an die wachsende Zahl von „Digital Natives“ wenden. Mit ihrer hohen räumlichen und zeitlichen Flexibilität bieten sie auch Mehrwerte für Nutzergruppen, die aufgrund erschwelter Zugänge zu bestimmten Mobilitätsangeboten verringerte Chancen für eine angemessene Mobilitätsteilnahme verzeichnen. So scheitert für viele Seniorinnen und Senioren die ÖV-Nutzung bereits an den komplexen Bedienformaten eines Fahrkartenautomaten.

### **KoMobilität – Opium fürs Volk oder Eintagsfliege?**

Wer die heutigen Verkehrsprobleme einmal emotionsfrei betrachtet, sieht eigentlich sofort, wo das Problem liegt: Während sich auf der einen Seite zu viele Personen in dieselben Züge drängen, sitzen auf der anderen zu wenige im selben Auto. Vor diesem Hintergrund ausschliesslich in den weiteren Infrastrukturausbau von Bahn und Strasse zu investieren und neue Ko-Mobilitätsdienstleister nicht zu fördern, oder sie im drastischsten Fall gar zu verbieten, erscheint dann auch als kaum vereinbar mit den übergeordneten Zielen einer wirtschaftlich, ökologisch und sozial nachhaltigen Mobilitätspolitik.

Hinzu kommt, dass ein solches Denken und Handeln in den Kategorien einer klassischen, obrigkeitstaatlichen Verkehrsplanung an den heutigen gesellschaftlichen Entwicklungen vorbei gehen. Ein wichtiger Trend, der sich künftig noch stärker auf die Wahrnehmung kollaborativer Angebote auswirken wird, ist die zunehmende Integration von webgestützten *sozialen Netzwerken* in unseren Alltag. Schon heute ist klar, dass für viele junge Menschen die Organisation und Pflege von sozialen Kontakten über ihre virtuellen Netze ein alltägliches Verhaltensmuster ist. Dank *social media* werden virtuell Netzwerke geknüpft, die sich im realen Raum materialisieren, von der Party, über die Demos bis eben hin zur Mitfahrgelegenheit.



Diesen gesellschaftlichen Wandel genauer untersucht, hat die englische Sozialforscherin Sonia Livingstone und stellte dabei fest, dass virtuelle Netzwerke trotz der globalen Reichweite des Internets weitestgehend lokal verortet sind. Es findet also ein Transfer lokal existierender Beziehungen in den virtuellen Raum statt und es werden dieselben (Teil-)Netzwerke sowohl virtuell als auch real gepflegt. Dies hat zur Folge, dass bei der alltäglichen Pflege und Organisation der sozialen Netzwerke, Jugendlichen keine klare Trennung mehr zwischen virtuell (*online*) und real (*offline*) möglich ist, sondern eine Verschmelzung der beiden Ebenen stattfindet [3]. Insbesondere die Lokalität solcher Netzwerke ist dabei ein wichtiges Merkmal für einen potentiellen Transfer dieses Trends auf Mobilitätsangebote, denn für die Vermittlung von bspw. Privatautos ist geographische Nähe ein zwingendes Erfolgskriterium.

Dass die jüngsten Mobilitätsanbieter auf dem neuen P2P-basierten Mobilitätsmarkt solche Tendenzen zur Verlagerung lokal existierender Sozialnetzwerke in den virtuellen Raum bereits erkannt haben, zeigen die Entwicklungen in diesem Bereich. So propagiert sich beispielsweise die deutsche Kurzstreckenfahrgemeinschaftszentrale flinc als *social media network* und betont die soziale Kompetenz ihres Angebots. Konsequenterweise überrascht auch wenig, dass eine Untersuchung des französischen Fahrgemeinschaften-Vermittlers BlaBlaCar zeigt, dass die Angehörigen des Portals untereinander über ein aussergewöhnlich hohes gegenseitiges Vertrauen verfügen – wenn bestimmte, einfache „Spielregeln“ eingehalten werden [4]. Der Trend der weitgehenden Verschmelzung von bekannten Elementen *aus der Welt der sozialen Medien*, wie Nutzerprofile mit Foto oder Bewertungs- und Kommentarfunktionen, und Mobilitätsportalen, wird in Zukunft weiter zunehmen und eröffnet insbesondere den „virtualitätsaffinen“ Nutzern neue Mobilitätsoptionen. Hier ist auch interessant zu beobachten, dass die SBB sich aufs Trendpferd setzt und derzeit mit der Smartphone App *SBB Connect* das ‚foursquare Prinzip<sup>1</sup> als Mobilitätsmanagementtool im Fernverkehr testet – ein Hinweis, dass der Schweizer ÖV doch nicht ganz innovationsfremd ist?

### **Bestehendes mit Neuem kollaborieren lassen**

Neues entsteht in den Schnittmengen unterschiedlicher Technologien und Disziplinen. Das Neue muss dann nur noch beweisen, dass es besser ist, als das Alte – aber das Alte muss genau das auch zulassen. Dafür braucht es den richtigen Zeitpunkt und allenfalls etwas Aussendruck, den das Alte dann als Veränderungsdruck verspürt. So haben beispielsweise die Auswirkungen der Finanzkrise in der verbrennungsmotorlastigen deutschen Automobilindustrie, jenen Druck erzeugt, den es brauchte, um der elektromotorischen Zukunft des Individualverkehrs kreativ und nicht angstvoll ins Auge zu schauen. Mit dem Resultat, dass nun auch die ersten reinelektrischen Grossserienmodelle wie der E-Up von Volkswagen oder der i3 von BMW auf den Markt kommen.

Derartiges steht jetzt auch für die etablierten öffentlichen Verkehrsunternehmen an. Auch sie müssen sich vom herkömmlichen Beförderungsgeschäft lösen und mit neuen Partnern in anderen Dimensionen denken. Die alte Tante „Automobil“ sollte ihnen dabei durchaus als Vorbild dienen, erfindet sie sich heute doch ein weiteres mal neu: mit dem

---

<sup>1</sup> Foursquare ist ein Online Netzwerk über welches sich geografische Position unter Freunden austauschen lassen



elektrischen Antriebsstrang und einer gemeinschaftlichen Nutzung kommt sie nun als gleichsam nachhaltige, technische und soziale Innovation daher, die genau das kann, was der ÖV auch bietet – nur besser, flexibler, günstiger und cooler. Im Lichte einer nachhaltigen Stadtverkehrspolitik wird das Auto damit zu einem echten Mitbewerber innerhalb eines verkehrsträgerübergreifenden Umweltverbundes – an dem letztlich auch die treuesten „Pufferküsser“ in den Stadtparlamenten nicht mehr vorbei kommen. Plötzlich wird der stinkende und von alten „Petrol Heads“ vertretene MIV zu einem vom urban Hippy gehepten „Cool IV“, der den rollenden Grossgefässen ihren Rang abläuft.

Um sich für künftige Herausforderungen fit zu machen, müssen die Entscheidungsträger aus Verkehrswirtschaft und –politik erkennen, dass die kollaborative Mobilität weder den ÖV noch den IV „kannibalisiert“, sondern in erster Linie die bereits vorhandenen, aber oftmals nur marginal genutzten Ressourcen und Infrastrukturen weit effizienter nutzt als die beiden alten Platzhirsche. Eine Konkurrenz zu vorhandenen Mobilitätsangeboten entsteht allenfalls aufgrund neuer, attraktiver Mobilitätsoptionen neben dem omnipräsenten – aber eben nicht omnipotenten – ÖV. Denn anstelle der Massenabfertigung im ÖV kann die kollaborative Mobilität die Vorzüge des MIV ohne dessen Lasten und Probleme und zu weit attraktiveren Konditionen anbieten.

Bedenkt man die Möglichkeiten dieses neuen öffentlichen Individualverkehrs die Verkehrswelt zu revolutionieren, stimmt es nachdenklich, dass obwohl der ÖV immer noch von umfassenden Subventionen und Fördergeldern profitieren kann, neu aufkommende Ko-Mobilitätsangebote sofort ins Kreuzfeuer von Politik und Wirtschaft geraten. Wo sich längst niemand mehr über die massiven Investitionen in den ÖV beschwert, tut sich die Öffentlichkeit und Politik mit einer ähnlichen Akzeptanz der Ko-Mobilität als Teil unseres Alltagsbilds offensichtlich schwer. Folglich obliegt es derzeit fast ausschliesslich jungen Start-Up Unternehmen mit wenig finanzieller Kraft und Durchsetzungsvermögen, die P2P-basierte Mobilität auf den Markt und an die Nutzer zu bringen.

### **Fazit: Nicht mauern, sondern gestalten!**

Für die Politik gilt es nun gleich lange Spiesse zu schaffen: Neben einer verstärkten finanziellen Förderung kollaborativer Mobilitätssysteme müssen die politischen Entscheidungsträger die Rahmenbedingungen so gestalten, dass den Innovationen der Ko-Mobilität nicht der Weg verbaut ist. Wenn in Zürich die Grünen ein Verbot privater Parkplatzbörsen, wie parku oder parkit fordern [5] und in Los Angeles der Taxiverband die Stadtverwaltung aufruft, neuartige Mitfahrdienste wie Lyft oder Uber zu verbieten, da diese ihr Kerngeschäft bedrohen [6], dann geht es kaum mehr um eine nachhaltige Mobilitätspolitik, sondern wahlweise um ideologische Reflexe oder Brancheninteressen. Letztlich bleibt so alles beim Alten und „Big ÖV“ verpasst eine grosse Chance sich für eine effizientere, intermodale, und kollaborative Zukunft zu rüsten.

### **Literaturliste**

[1] Breiting, Matthias (2013). "Jedes neue Carsharing-Auto ersetzt zehn private". Zeit online. <http://www.zeit.de/auto/2013-01/carsharing-verhalten-wettbewerb/komplettansicht> [Letzter Zugriff: 20.08.2013]





[2] Gossen, Maïke (2012). Nutzen statt Besitzen. Motive und Potentiale der internetgestützten gemeinsamen Nutzung am Beispiel des Peer-to-Peer Carsharing. Schriftenreihe des IÖW 202/12, Berlin.

[3] Livingstone, Sonia (2008). Taking risky opportunities in youthful content creation: teenagers' use of social networking sites for intimacy, privacy and self-expression. *New media & society*, 10 (3). pp. 393-411

[4] Chronos & Blablacar (2012). Trusted Online Communities: Signs of A Brighter Future. <http://www.betrustman.com/download.php>. [Letzter Zugriff: 20.08.2013]

[5] Fassbind, Tina (2013). «Was ich mit meinem Privatparkplatz mache, geht die Regierung nichts an». Artikel im Tagesanzeiger vom 24.06.2013. <http://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/stadt/Was-ich-mit-meinem-Privatparkplatz-mache-geht-die-Regierung-nichts-an/story/19859273> [Letzter Zugriff: 20.08.2013]

[6] Köberl, Sebastian (2013). USA: Neue Car-Sharing-App erzürnt Taxifahrer. Artikel auf [presetext.com](http://www.presetext.com) vom 16.07.2013. <http://www.presetext.com/news/20130716003> [Letzter Zugriff: 20.08.2013]