# Mobility : Gründerjahre und Zukunftsvisionen : ein Erfolgsmodell auf vier Rädern

Autor(en): **Ryser, Philipp**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft**

Band (Jahr): **- (2013)**

Heft 5: **Schwerpunkt : Genossenschaft : teilen statt besitzen**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-843096

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

mobility
car sharing
SBB CFF FFS
Micro 4234

*Mobility: Gründerjahre und Zukunftsvisionen*

# Ein Erfolgsmodell auf vier Rädern

***[ryp] Über 100'000 Menschen nutzen das Angebot von Mobility. Ihnen stehen heute an 1380 Standorten – vom Boden- bis zum Genfersee und von Basel bis Chiasso – 2650 Autos zur Verfügung. Das haben sie unter anderem jenen acht Pionieren zu verdanken, die 1987 in Stans die erste Car-Sharing-Genossenschaft der Schweiz – die AutoTeilet Genossenschaft (ATG) – gründeten und damit den Grundstein für die heutige Mobility legten. Zu ihnen gehörte Conrad Wagner.***

Dass er ein Auto braucht, realisierte Conrad Wagner nach dem Ende seines Studiums. «Ich arbeitete damals bei einem grossen Marktforschungsinstitut in Zürich. Da kam es immer wieder vor, dass ich für Kundenbesuche ein Auto benötigte.» Sein Problem war: Er hatte kein eigenes Auto und angesichts der zunehmenden Umweltverschmutzung wollte er sich auch keines kaufen. Das war Mitte der 1980er-Jahre. Conrad Wagner war damals 25 Jahre alt.

Ein paar Jahre früher beschäftigte sich die Öffentlichkeit mit dem Waldsterben. Das deutsche Nachrichtenmagazin «Der Spiegel» warnte am 14. Februar 1983 vor einem bevorstehenden «ökologischen Hiroshima». Man ging davon aus, dass im Verlaufe der nächsten Jahre die ersten grossen Wälder in Europa eingehen würden. Die Schuld daran gab man den Schadstoffen, die über Industrieanlagen, Kohlekraftwerke und Motorfahrzeuge in die Luft und mit dem sauren Regen in die Böden gelangten. Die Einführung der Katalysatorpflicht 1986 war in der Schweiz eine Folge des verstärkten Umweltbewusstseins.

Conrad Wagner war kein aktiver Umweltschützer. Aber er nahm die Debatten zur Kenntnis und kam zum Schluss, dass es vernünftiger wäre, gemeinsam mit anderen, ein Auto zu teilen und je nach Bedarf zu nutzen. Im Mai 1987 gründete er mit sieben Gleichgesinnten in Stans die AutoTeilet Genossenschaft – die ATG. «Mir ging es nicht bloss darum, ein Auto zu teilen, sondern ein Car-Sharing-Modell aufzubauen, das erfolgreich sein kann. Ich betrachtete es von Anfang an als ein überregionales Projekt», erklärt er. «Wir gingen mit wissenschaftlicher Präzision ans Werk, evaluierten die Situation und das Umfeld.»

Die ATG-Gründer mussten viele Hürden überspringen. «Eine Versicherung, welche auf mehrere Personen lief, die ein- und dasselbe Auto benutzten, gab es damals noch nicht. Wir mussten den Versicherungsvertreter von unserer Idee überzeugen, sodass er letztlich die Versicherung auf den Namen eines unserer Mitglieder ausstellte und die anderen Fahrer als mitversichert akzeptierte. Nachdem wir im ersten Jahr keinen Unfall hatten, wurde uns ein neues Modell angeboten, welches besser auf unsere Situation zugeschnitten war.» Der Autoschlüssel hing an einem öffentlich zugänglichen Ort an einem Brett – ungesichert. «Das war natürlich ein Problem. Wir mussten einen Schlüsselkasten mit einem Kaba-Schloss und acht Schlüsseln beschaffen.» Auch das Reservationssystem war simpel: Es gab eine Liste, in die man sich von Hand eintragen musste, wenn man das Auto benutzen wollte.

## Innovationen, Wachstum und Professionalisierung

Conrad Wagner gilt als Pionier und Doyen des Car-Sharing-Modells, wie es heute in der Schweiz von Mobility praktiziert wird. Von Anfang an ging es ihm darum, ein System zu finden, welches die Leihe und Nutzung möglichst einfach macht. 1993 führte die AutoTeilet Genossenschaft die Reservation übers Telefon ein. Es wurde ein Mobiltelefon gekauft. «So war es möglich, von 8 bis 22 Uhr Reservationen vorzunehmen.» Ein Pikettdienst, der von den Genossenschaftern freiwillig übernommen wurde, garantierte das Funktionieren dieser Dienstleistung. «An und für sich wünschten wir uns einen 24-Stunden-Betrieb. Wir dachten an eine professionelle Geschäftsstelle, schlugen aber zunächst einen günstigeren Weg ein: Wir vereinbarten mit dem Hotel Monopol in Luzern, dass die Reservationen über ihren Portier laufen durften – Tag und Nacht.»

Die ATG wuchs. 1991 wurde mit der Genossenschaft ShareCom aus Zürich – die auf einem ähnlichen Geschäftsmodell beruhte – ein Kooperationsvertrag abgeschlossen. Den Mitgliedern standen nun über 100 Autos zur Verfügung. Der Zugewinn neuer Standorte war trotzdem mit viel Arbeit verbunden. Conrad Wagner fuhr jeweils zu den Interessenten, präsentierte das Modell und erklärte den Ablauf. «Um einen neuen Standort eröffnen und betreiben zu können, brauchte es mindestens zehn Leute. Sie mussten einen Anteilsschein in der Höhe von Fr. 1000.– zeichnen.» Darüber hinaus wurde verlangt, dass sie ein Darlehen von mindestens Fr. 13'000.– bereitstellten, damit ein neues Auto gekauft werden konnte.

Das Modell funktionierte. Jahr für Jahr konnten schwarze Zahlen präsentiert werden. «Das hing zu einem grossen Teil auch damit zusammen, dass wir jedes Auto, das neu gekauft wurde, umgehend abschrieben. Dazu verfügten wir stets über genügend liquide Mittel.» 1997 fusionierten ATG und ShareCom zur Mobility. Zu dieser Zeit standen den 17'400 Kundinnen und Kunden bereits 760 Fahrzeuge zur Verfügung. Heute nutzen über 100'000 Menschen die Flotte von Mobility mit ihren 2650 Fahrzeugen. Für sie stellt sich nicht mehr die Frage, ob es an einem bestimmten Ort ein Auto gibt – schliesslich hat es in 500 Ortschaften Fahrzeuge –, sondern ob zum gewünschten Zeitpunkt eines frei ist.

### *Mobility auf der Erfolgsspur*

«Den Mobility-Kunden gibt es eigentlich nicht», erklärt Alain Barmettler. Er ist bei Mobility für die Kommunikation verantwortlich. «Tendenziell ist es aber schon so, dass ein grosser Teil unserer Kundschaft aus dem urbanen Raum stammt, zwischen 25 und 35 Jahre alt und gebildet ist.» Das hohe Bildungsniveau sei grundsätzlich ein Merkmal von Mobility-Nutzern. Wer ein Fahrzeug von Mobility nutzt, ist nicht nur klug; er fährt tendenziell auch eher kurze Strecken in der Schweiz. «Unser Angebot passt nahezu perfekt zum gut ausgebauten ÖV-System.» Tatsächlich gibt es in keinem anderen Land der Welt derart viele Car-Sharing-Standorte wie in der Schweiz.

Doch ist nicht alles Gold, was glänzt. Mobility ist eine Genossenschaft für Menschen, die ein Auto benutzen möchten und die damit zumindest nichts Gutes für die Umwelt tun. Alain Barmettler winkt ab: «Eine Studie des Bundesamts für Statistik belegt, dass ein grosser Teil der Mobility-Nutzer das eigene Auto verkauft, wenn sie zu uns kommen.» Das ist erfreulich, doch leider auch nicht mehr als ein Tropfen auf den heissen Stein. Zurzeit sind in der Schweiz 4,3 Millionen Fahrzeuge registriert. Die 2650 Mobility-Autos sind da eine verschwindend kleine Zahl, auch wenn sie von über 100'000 Menschen gefahren werden.

Für die Genossenschafter und Kunden von Mobility wird viel getan: Die Fahrzeugflotte wird kontinuierlich ausgebaut und auch an der technischen Ausrüstung wird laufend gefeilt. Alain Barmettler: «Es ist vorstellbar, dass man irgendwann ohne vorherige Reservation mit einer gewöhnlichen Chipkarte in unser Auto steigt und losfährt, solange es frei ist.» Letztlich wolle der Kunde überall, jederzeit und unkompliziert ein Auto nutzen können. Dies zu ermöglichen, daran arbeiten die Leute von Mobility; und wenn sie erfolgreich bleiben und die über vier Millionen Autobesitzer überzeugen, nimmt vielleicht irgendwann sogar der Verkehr auf den Schweizer Strassen ab.

**Quellen**
Interview mit Conrad Wagner am 16. August 2013.
Interview mit Alain Barmettler am 16. August 2013.
Themenportal Europäische Geschichte, Clio online: http://www.europa.clio-online.de/site/lang__de-DE/ItemID__564/mid__11428/40208214/default.aspx.
www.wikipedia.de