*Gastautor: David Fleschen*

# Kommt die Mobilitäts-Flatrate?

**7. März 2017**

**Einmal zahlen, alles nutzen: Die Grünen wollen die Puzzlestücke der Mobilität zusammensetzen. Doch Tesla, Google und Daimler haben auch ein Wörtchen mitzureden.**

Wenn es nach Anton Hofreiter ginge, könnte alles so einfach sein: Vor der Tür steht morgens das Elektroauto, das er gerade per App geordert hat. Lautlos gleitet er durch den Stadtverkehr zum Bahnhof, vor dem Haupteingang steigt er aus. Wie von Geisterhand surrt der Wagen in ein unterirdisches Depot, das autonome Fahrsystem parkt den Wagen für ihn ein. Der Zug wartet bereits, Hofreiter arbeitet eine Weile bequem im Rollen. Am Endbahnhof wartet das Pedelec, [*1] mit dem er das letzte Stück zum Bundestag radelt. Am Monatsende kriegt er eine Abrechnung – ohne böse Überraschung: Für seine Mobilität bezahlt er einen fixen Preis und viel weniger als noch vor ein paar Jahren.

Eine Vision aus der fernen Zukunft? Keineswegs. »Wir erleben heute schon ein komplett neues Mobilitätsverständnis. Viele junge Menschen wollen kein Auto mehr. Und zwar nicht nur aus ökonomischen, sondern auch aus ökologischen Gründen«, sagt Anton Hofreiter, [*2] Fraktionsvorsitzender der Grünen, im Gespräch mit Perspective Daily. Diese Chance will die Partei nutzen: »In der nächsten Legislaturperiode könnte das Bürgerticket bereits verwirklicht werden«, sagt Hofreiter über das Konzept, welches das problemlose Wechseln der Verkehrsmittel



Dies ist die PDF-Version des Artikels ›**Kommt die Mobilitäts-Flatrate?**‹ von Perspective Daily.
Den vollständigen Artikel inklusive Bildern und multimedialer Elemente findest du hier online:
**perspective-daily.de/article/203/lNXSY3Nm**

ermöglichen soll.

Alle Technologien, die er auf seinem fiktiven Arbeitsweg nutzt, sind technisch bereits umsetzbar. Was fehlt, sind die Vernetzung und die bequeme Abrechnung der vorhandenen Verkehrslösungen. Jemand, der die Puzzlestücke smarter Mobilität – Car-Sharing-Elektromobile, Leihräder und den ÖPNV – zu einer echten Alternative zusammensetzt. Bisher scheint der Stellenwert des traditionellen Autos das zu verhindern, zu dominant wirkt die Machtposition der großen Autokonzerne.

Doch plötzlich ist Bewegung in der Mobilität.

## Das Elektroauto als Innovationstreiber

Einer der Auslöser ist die Elektromobilität. Weil Elektroautos deutlich einfacher zu bauen sind als konventionelle Pkw, [#1] drängen plötzlich neue Anbieter auf den Markt. Diese Firmen – allen voran Tesla – sind wiederum auf intelligente Netzwerklösungen angewiesen, um die große Schwäche des Elektroautos, seine geringe Reichweite, [*3] ausgleichen zu können.

Nachdem Tesla, Google [*4] und Co. mit neuartigen Elektromobilen und spektakulären autonomen Fahrten Schlagzeilen gemacht haben, müssen die alten Hersteller reagieren. Und tatsächlich: In Deutschland sieht es aus, als hätte jeder, der irgendetwas mit Mobilität zu tun hat, noch schnell eine Mobilitätslösung im alten Jahr 2016 aus dem Hut gezaubert. Anbieter, die bisher klar auf den Pkw-Markt fokussiert waren, beginnen über Branchengrenzen hinwegzudenken, um neue Verkehrslösungen auf den Weg zu bringen.

Daimler, BMW, Volkswagen und Ford haben sich gerade zusammengeschlossen, um in bisher beispielloser Kooperation ein Netz aus hunderten Stromtankstellen [#2] bis 2020 zu errichten. Daimler und BMW denken über einen gemeinsamen Car-Sharing-Anbieter nach, und die Bahn arbeitet mit Hochdruck an einer neuen Mobilitätsplattform, die

ihre Kunden von einer Haustür zur anderen bringt. Radwege und Bike-Sharing-Stationen sind überall auf dem Vormarsch. Zu guter Letzt zockelte kurz vor Weihnachten der fahrerlose Bus Olli [#3] autonom und intelligent über das Privatgelände einer Berliner Hochschule.

Eine Neuausrichtung unserer Mobilität scheint plötzlich zum Greifen nah. Doch wie genau wird die neue Netzwerk-Mobilitätsstruktur aussehen? Reisen wir morgen genauso schnell und flexibel wie mit dem eigenen Pkw? Wie bezahlen wir unsere vielteilige Mobilität? Und: Wird diese Entwicklung sozial verträglich und ökologisch nachhaltig funktionieren?

## Vernetzung: Viele Fragen und viele Antworten

Auf all diese Fragen entstehen gerade an den unterschiedlichsten Orten vielfältige Antworten:

**Einheitlicher und kostenloser ÖPNV**

»Starre Tarife und Tarifgrenzen sind out – flächendeckende Flatrates sind in«, sagt Gregor Waluga, der am Wuppertal Institut [*5] zu neuen Mobilitätskonzepten forscht und gleichzeitig als wissenschaftlicher Referent in der Enquetekommission zur ÖPNV-Finanzierung im Landesparlament von Nordrhein-Westfalen tätig ist. Damit regt er an, das Flatrate-Prinzip, das wir von unseren Smartphone-Verträgen kennen, mit dem verpflichtenden Besitz der Fahrtberechtigung zu kombinieren. Ähnlich wie beim Semesterticket für Studierende würden dann alle einen Beitrag zahlen und dürften im Gegenzug Bus und Bahn nutzen, ohne an komplizierte Tarifgrenzen gebunden zu sein. »Ein solches Bürgerticket entspricht einfach dem Zeitgeist: einfach einsteigen und losfahren.« Die Idee: Wenn das Benutzen des ÖPNVs genauso einfach

und flexibel ist wie der Pkw, wird es konkurrenzfähig.

Tatsächlich: Während das Konzept des kostenlosen Naheverkehrs in Deutschland lange ein belächeltes Gedankenspiel der Piratenpartei war, ist genau das im estnischen Tallinn schon seit ein paar Jahren Realität. Auch Paris führte kürzlich kostenlose Nahverkehrstage ein. Den Pariser Politikern erschien diese Lösung einfach als beste Antwort auf den städtischen Smog.

**Carsharing**

Ein Auto steht im Schnitt 23 Stunden am Tag still. [#4] Im Umkehrschluss bedeutet das: Ein einziges Car-Sharing-Auto kann 12 bis 15 konventionelle Autos ersetzen. Zwar gibt es Carsharing-Unternehmen schon seit etwa 30 Jahren – viele von ihnen entstanden ursprünglich als genossenschaftliche Initiativen engagierter Bürger. Aber erst im Zeitalter des Smartphones ist der Markt für kommerzielle Anbieter interessant geworden. Mit car2go [#5] und DriveNow [#6] sind inzwischen Mercedes und BMW auf dem Markt vertreten. Sie schaffen das, was konventionelle Carsharing-Firmen nicht können: die Fahrt von A nach B, unabhängig von festen Ausleihstationen. Wo der nächste freie Wagen steht, verrät die App; am Ziel kann das Auto auf öffentlichen Parkplätzen im gesamten Stadtgebiet geparkt werden. Wer einmal in Köln, Stuttgart oder Berlin darauf achtet, sieht die Minis und Smarts an fast jeder Ecke stehen. In Deutschland konzentriert sich das sogenannte Free-Floating Carsharing derzeit vor allem auf Städte ab 500.000 Einwohnern. Erste Versuche in kleineren Städten, etwa das Projekt flow>k [#7] der Stadtwerke Osnabrück, zeigen aber, dass sich Free-Floating auch in kleineren Kommunen durchsetzen kann.

Gerade wurde bekannt, dass BMW und Daimler ihre beiden Marken vereinen wollen. Unter dem Label Croove möchte Daimler eine Art AirBnB-Plattform [*6] für das eigene Auto etablieren. Eigentlich eine naheliegende Idee: Wenn ich gerade nicht mit meinem Wagen fahre, kann das Fahrzeug von der Community gebucht werden. Ob tatsächlich, wie von Daimler groß angekündigt, der Rentner seinen dicken Benz dem Studenten auf dem Weg in die Uni vermietet, steht noch in den Sternen. Andererseits: Wenn das Sharing-Prinzip schon bei Wohnungen funktioniert, warum dann nicht auch bei Autos?

**Das schlaue Auto**

Einen Dämpfer hat das autonome Fahren bekommen, als im Sommer in Kalifornien der erste Mensch ums Leben kam, weil der autonome Fahrassistent einen Lkw übersehen hatte. Statistisch gesehen bleibt der Computer aber der sicherere Fahrer. [#8] Das autonome Fahren ist aber nicht nur eine Highspeed-Science-Fiction-Vision, wie sie gerade auf der symbolträchtigen Autobahn zwischen den beiden bayerischen Automobilstandorten München und Ingolstadt von BMW und Audi zum Test vorbereitet wird. Vielmehr kann das Auto, das seinen Weg von selbst findet, schon heute bei ganz praktischen Dingen helfen.

Stichwort Parkraum: Der Automobil-Zulieferer Bosch beschäftigt zurzeit sage und schreibe 2.500 Ingenieure [#9] damit, die Verknüpfung von autonomem Fahren und Parkraum zu erforschen. Autos sollen ihre

Parkplätze in Zukunft selbst finden und dann selbstständig einparken. Das bedeutet: Die Parkhäuser der Zukunft können so gebaut werden, dass keine Menschen mehr darin umhergehen müssen, also viel kompakter. Riesige Flächen in der Stadt können so eingespart werden. Was dieser Anwendung schon bald zum Durchbruch verhelfen könnte: Anders als bei Stadt- oder Überlandfahrten im öffentlichen Straßennetz sind die rechtlichen Hürden für langsame Fahrten auf privatem Gelände viel niedriger und die technischen Möglichkeiten längst da.

**Neue Ideen**

Oft hilft es auch einfach, bestehende Verkehrswege effizienter zu nutzen. Ein spannendes Modelprojekt aus dem nördlichsten Zipfel Hessens macht das vor: In der ländlichen Region fahren Busse – wenn überhaupt – nur, weil sie kräftig durch Steuergelder subventioniert werden. Warum aber sollen nicht die Autos, die die Busrouten ohnehin entlangfahren, wartende Fahrgäste einfach mitnehmen? Eine Plattform namens Mobilfalt [#10] entstand, in der sich Autofahrer und Fahrgäste registrieren können. Was an öffentlichen Geldern vorher in viel zu große Dieselbusse floss, kommt nun den mitnahmewilligen Pkw-Fahrern in der Region zu Gute: 30 Cent erhalten sie für jeden Kilometer, auf dem sie einen Fahrgast mitnehmen. Gleichzeitig lockt das Projekt mit einfachen und fairen Fahrpreisen. 1 Euro für die kurze Fahrt, 2 Euro, wenn es etwas weiter weggeht.

Unsere kleine Reise zeigt: Deutschland und Europa stecken voller Lösungen für die Mobilität von morgen. Voller kleiner und großer Puzzleteile. Die Frage ist: Wer steckt sie zusammen?

Dort, wo die Arbeit der Ingenieure bereits getan ist, sind jetzt andere am Zug: Unternehmen, Verwaltungen, Politiker – und Bürger. Und wer sich bei dieser Entwicklung aktiv mit einbringt, der kann auch die Richtung mitbestimmen, in die sich das Ganze bewegt.

## Ein mögliches Bindeglied: Das deutschlandweite Bürgerticket

Genau das wollen die Grünen mit dem Vorstoß ihres Bürgertickets [#11] erreichen. Aus Sicht der Umweltpartei muss der ÖPNV in Zukunft eine größere Rolle spielen. Das Bürgerticket soll helfen, aus dem Flickenteppich an Angeboten ein großes Ganzes zu schaffen. »Bahn frei für smarte ›Öffis‹«, lautet der Slogan. Die Idee: Mit einer einzigen Chipkarte sollen sich alle öffentlichen Verkehrsmittel, Carsharing-Autos und Bikesharing-Räder einheitlich nutzen lassen. Das Durcheinander bei den Tarifen zwischen unterschiedlichen Anbietern und Verkehrsverbünden entfällt, die Kosten werden bequem vom Konto abgebucht. »Die Vorbereitungen zum Bürgerticket sind ganz konkrete Überlegungen, die auf aktuellen Untersuchungen und Kooperationen basieren«, bekräftigt Hofreiter. Der Verband der Verkehrsverbünde (VDV) arbeite intensiv an einem Bürgerticket, die Bahn sei auch im Boot.

Das Verkehrsministerium unter der Leitung Alexander Dobrindts (CSU) äußert sich auf Anfrage schriftlich: »Das Verständnis von Mobilität wird sich gravierend verändern.« Dazu gibt es eine Pressemappe mit den passenden Schlagwörtern: »Entwurf eines neuen Carsharing-Gesetzes« [#12] und »Initiative Digitale Vernetzung im ÖPNV«. [#13]

## Wollen Politik und Verkehrskonzerne die neue Mobilität überhaupt?

Was steckt hinter den Bekundungen der Koalition? Wirft man einen Blick in den gerade verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan 2030, *7 kommt man zu dem Schluss: nicht viel. Große Summen sind für die Sanierung und den Ausbau des deutschen Autobahnnetzes und den Bau von Hochgeschwindigkeits-Strecken eingeplant. Um den Verkehrsinfarkt zu vermeiden, werden Städte – wie seit Jahrzehnten – mit Umgehungsstraßen umkurvt. Anton Hofreiter kritisiert das: »Nicht nur der Betrieb, sondern auch die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen als Netzwerk gedacht werden. Es nützt nichts, in prestigeträchtige Neubauten zu investieren, wenn das Verkehrsnetz nicht insgesamt an Attraktivität gewinnt. Vorbild kann hier die Schweiz mit ihrem gut vernetzten Taktfahrplan #14 sein.« Auch bei der Elektromobilität scheiden sich die politischen Geister. Minister Dobrindt sagte im ADAC-Interview: »Das Ziel, 2030 keine Verbrennungsmotoren mehr am Markt zu haben, ist vollkommen unrealistisch.« Damit widerspricht er auch einer vor Kurzem vom Bundesrat formulierten Forderung.

Die Politik hat die Veränderungen jedenfalls auf dem Schirm und treibt sie – mal mehr, mal weniger – voran. Aber was ist mit der Autoindustrie? Hier stehen Jobs, Umsatz und Marktanteile auf dem Spiel, denn E-Autos sind – wie eingangs erwähnt – leichter zu bauen als Verbrenner, was neue Konkurrenz auf den Plan ruft. Jahrzehnte altes und teuer erkauftes Know-how verliert an Wert.

## Wie reagieren Daimler, VW und Co.?

BMW hat mit dem *i-Projekt* einen Schritt nach vorn gewagt: Eine Gruppe Ingenieure sollte im Geheimen und mit viel Spielraum innovative

Elektromobilitäts-Lösungen entwickeln. Die Ergebnisse sind auf der Website zu sehen: Der i3, ein reines Elektromobil, [#15] intelligent und urban. Das perfekte Carsharing-Auto. Und der i8, ein sportlicher Hybrid. [*8] Mit etwas Fantasie kann man in diesem Auto die ganze Hoffnung von BMW erahnen, die Elektromobilität möge den Menschen (durch die damit verbundenen hohen Ausgaben) nicht die Freude am Fahren vertreiben: Neue Mobilität, ja. Aber bitte nach unseren Regeln.

»Ich erlebe gerade einen harten Kampf in der Autoindustrie, zwischen 2 Lagern«, sagt Anton Hofreiter. »Die einen wollen versuchen, den Status quo zu sichern. Die anderen wissen, dass nur in tiefgehenden Reformen eine Zukunft liegt. Letzten Endes wird sich das zweite Lager durchsetzen, schließlich ist das die einzige Chance, innovative Technologie und damit Arbeitsplätze überhaupt in Deutschland zu halten.«

## Ich tausche: Auto gegen Sinn

Sollte das Auto seinen unangefochtenen Platz 1 verlieren, könnten die resultierenden Veränderungsprozesse gewaltig sein. Arbeitsplätze in der Produktion würden wegfallen – und bestenfalls bei neuen Mobilitäts-Dienstleistern neu entstehen. Das Auto als Symbol des modernen Individualismus verlöre an Bedeutung. Und das Teilen von Autos, Bussen und Fahrrädern könnte auch andere Bereiche des gesellschaftlichen Umgangs verändern.

»Das ist gar nicht so unrealistisch«, sagt Karoline Augstein. [#16] Sie erforscht am Wuppertal Institut den Zusammenhang zwischen neuer Mobilität und weiterreichenden Veränderungen in der Gesellschaft. Karoline Augenstein kommt noch einmal auf das Thema Elektroauto zu sprechen. »Elektromobilität schafft neue Sinnhorizonte«, sagt sie. »So wird die Batterie wegen ihrer geringen Reichweite aus unserem bisherigen Verkehrsverständnis heraus als Hemmnis der Elektromobilität betrachtet. Wenn wir aber anfangen, darin die Möglichkeiten zu sehen, die sich mit der Vernetzung zu anderen Verkehrsträgern und intelligenten Apps ergeben, dann ist die Batterie eine große Chance, um unsere

Mobilität grundsätzlich neu, nachhaltiger, zu denken.« Die neue Erzählung von der Mobilität, meint Augenstein, habe längst nicht nur mit Technik zu tun.

Es gibt unzählige Beispiele dafür, dass ein verändertes Mobilitätsverständnis sich um viel mehr Dinge dreht als nur um die Frage, wie ich von A nach B komme. Im estnischen Tallinn steht das kostenlose Bürgerticket [#17] für eine zukunftsorientierte Überwindung der Sowjetvergangenheit, genauso wie im ukrainischen Lviv [#18] ein umfassendes öffentliches Fahrrad-Verleihsystem. In Wuppertal hat ein neuer Fahrrad-Schnellweg [#19] dazu geführt, dass sich die Stadt plötzlich nicht mehr als grau, sondern als grün begreift. Und in Berlin schaffte der erfolgreiche Fahrrad-Volksentscheid die Grundlage dafür, dass Bürger in beispielhafter Form an der Gestaltung des neuen »Gesetzes zur Förderung des Radverkehrs« [#20] mitwirkten. Mobilität sorgt im besten Fall also nicht nur für Arbeitsplätze und die Fortbewegung – sondern auch für mehr Demokratie.

# Zusätzliche Informationen

*1 Pedelecs sind moderne Fahrräder, die mit Unterstützung eines Elektromotors rollen. Im Gegensatz zu Motorrollern springt der Motor von Pedelecs nur als Unterstützung der Tretbewegung des Fahrers ein und läuft nicht kontinuierlich. Das sorgt für eine hohe Energieeffizienz.

*2 Anton Hofreiter ist neben Katrin Göring-Eckardt Vorsitzender der Bundestagsfraktion der Grünen. Er ist studierter Biologe und war von 2011 bis 2013 Vorsitzender des Bundestags-Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

*3 Bisher liegt die Reichweite von Elektroautos bei den meisten Modellen bei maximal etwa 200 Kilometer pro Akkuladung. Auf dem Pariser Autosalon 2016 wurden allerdings Modelle mit deutlich höherer Reichweite angekündigt. Auch der Tesla S zeigt, dass 400 Kilometer machbar sind.

*4 Tesla Motors wurde 2003 im Silicon Valley gegründet. Ziel des Unternehmens: Elektroautos für einen breiten Markt zu bauen. Darüber hinaus gilt Tesla als Vorreiter im Bereich »Autonomes Fahren«. Der Internetkonzern Google erhielt 2012 als erstes Unternehmen die Lizenz, ein autonomes Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße (im US-Bundesstaat Nevada) zu testen. Auch Google setzt bei seinen Fahrzeugen auf einen Elektromotor, da sich solche Fahrzeuge weitestgehend unabhängig vom Know-how der Autobauer entwickeln lassen. Laut Google steht der Eintritt eines autonom fahrenden Elektromobils in den amerikanischen Massenmarkt kurz bevor.

*5 Das Wuppertal Institut ist eine gemeinnützige Forschungseinrichtung, die Leitbilder, Strategien und Instrumente für Übergänge zu einer nachhaltigen Entwicklung erforscht und entwickelt.

*6 AirBnb ist eine Internetplattform, auf der jeder seine Wohnung an andere Menschen, zum Beispiel Touristen, vermieten und so im eigenen Urlaub noch Geld verdienen kann.

*7 Der Bundesverkehrswegeplan wird als wichtigstes Instrument des Bundes zur Stellung der verkehrspolitischen Weichen für die kommenden 10 bis 15 Jahre betrachtet. Er schließt sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte von Straßen, Schienenwegen und Wasserstraßen mit ein. Durch die hier festgelegten Investitionen ist der Pfad in der Mobilität für lange Zeit festgelegt.

*8 Hybride haben sowohl einen elektrischen als auch einen Verbrennungsantrieb. Die Kombination soll einerseits Energie sparen, andererseits die Reichweite garantieren.

# Quellen und weiterführende Links


**#1** Die Autoren Han Langeslag und Felix Austen über die technische Überlegenheit des Elektromotors
**https://perspective-daily.de/article/189**

**#2** Zunächst sollen es 400 Ladestellen werden, Handelsblatt
**http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/daimler-bmw-vw-deutsche-autohersteller-planen-schnellladenetz-fuer-e-autos/14907786.html**

**#3** Website des Projekts Olli
- **https://localmotors.com/olli/**

**#4** Studie »Mobilität in Deutschland«
**http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf**

**#5** Website von car2go …
- **https://www.car2go.com/DE/de/**

**#6** … und DriveNow
- **https://de.drive-now.com/**

**#7** Freefloating Carsharing flow>k in Osnabrück
- **https://www.flow-k.de/**

**#8** Das haben viele Berechnungen nach einem tödlichen Unfall in einem selbstgesteuerten Tesla gezeigt (englisch)
**https://www.theguardian.com/commentisfree/2016/jul/17/self-driving-car-crash-proves-nothing-tesla-autopilot**

**#9** Über das Parken per App schreibt die ZEIT
**http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-04/autonomes-fahren-parken-bosch**

**#10** Website des Hessener Projekts »Mobilfalt«
- **http://www.mobilfalt.de/**

**#11** Flyer der Grünen über die Mobilitätskarte
- **https://www.gruene-bundestag.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/f18-78mobilitaetskarte-web.pdf**

**#12** Infos zum neuen Carsharing-Gesetz
- **https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2016/12/2016-12-21-carsharing-gesetz.html**

**#13** Infos zur »Initiative Digitale Vernetzung«
- **http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/initiative-digitale-vernetzung-im-oepv.html**

**#14** Felix Austen hat sich den Schweizer Taktfahrplan genauer angesehen
**https://perspective-daily.de/article/133**

**#15** David Ehl und Felix Austen waren in einem i3 unterwegs
**https://perspective-daily.de/article/176**

**#16** Profil von Karoline Augenstein
- **http://wupperinst.org/c/wi/c/s/cd/1057/**

**#17** Info zum kostenlosen Nahverkehr in Tallinn (Estland) (englisch)
- **http://www.tallinn.ee/eng/freepublictransport/**

**#18** Fahrradverleihsystem im ukrainischen Lviv (Lemberg) (englisch)
- **http://www.nextbike.net/news/first-stations-in-lviv-live/**

**#19** Fahrradschnellweg Nordbahntrasse in Wuppertal (von Bürgern für Bürger)
- **http://nordbahntrasse.de/**

**#20** In Berlin arbeiten die Bürger jetzt am »Gesetz zur Förderung des
- Radverkehrs« mit
**https://volksentscheid-fahrrad.de/**