

Mit Sharing Emissionen reduzieren

Sharing Geteilte Mobilitätsangebote verändern den Verkehrssektor strukturell und helfen mit, ihn ökologischer zu gestalten. Auch die Mikromobilitätsangebote, deren Ökobilanz sich ständig verbessert, tragen dazu bei.

Von Jonas Schmid

© Emanuel Freudiger, TCS



CHACOMO will sich als zentraler Baustein einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung etablieren.

Geteilte Mobilität – oder kollaborative Mobilität – schon aufgrund der besseren Auslastung von Fahrzeugen und Infrastrukturen endliche Ressourcen. Gleichzeitig werden neue alternative Mobilitätsoptionen geschaffen und damit die Abhängigkeit vom Privatauto reduziert. Soweit die theoretischen Nachhaltigkeitseffekte geteilter Mobilität. Gelten diese auch für die neuen Mikromobilitätsangebote? Welche verkehrlichen Effekte sind bei der Beurteilung des ökologischen Fussabdrucks geteilter Mobilität zu berücksichtigen?

CHACOMO

Die **Swiss Alliance for Collaborative Mobility (CHACOMO)** setzt sich als Branchenverband für die Interessen der Shared Mobility in der Schweiz ein. CHACOMO zählt Mitglieder aus allen Shared-Mobility-Segmenten und verfolgt das Ziel, geteilte Mobilität auf politischer, gesellschaftlicher und planerischer Ebene als zentralen Baustein einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu etablieren.

Weitgehende Einigkeit besteht hinsichtlich der positiven Wirkungen des Carsharings, das im Pionierland Schweiz auf eine über 30 Jahre dauernde Entwicklung

Aus der Forschung ist bekannt, dass ein Carsharing-Auto bis zu ein Dutzend private Autos ersetzt.

zurückblickt. Aus der Forschung ist bekannt, dass ein Carsharing-Auto bis zu ein Dutzend private Autos ersetzt. Daraus resultiert in der Schweiz unter dem Strich jedes Jahr eine Einsparung von Zehntausenden Tonnen CO₂.

Mikromobilität verbessert Klimabilanz

Die Auswirkungen neuer Mobilitätsangebote, wie das E-Scooter- und E-Bike-Sharing, werden bisweilen kontrovers diskutiert. Mit dem Verweis auf eine Studie der ETH Zürich war in einigen Medien kürzlich vom «klimaschädlichen» E-Scooter-Sharing zu lesen. Ein Angebot, das sich aktuell in vielen Schweizer Städten etabliert, weil eine grosse Nachfrage danach besteht. Die Prämissen und Modelle, auf denen die besagte Studie basiert, sind in mehrfacher Hinsicht unzu-

reichend beziehungsweise bereits überholt. Dank erhöhter Lebensdauer und emissionsfreiem Flottenmanagement nähert sich die Klimabilanz von geteilten E-Scootern und E-Bikes bereits heute jener des öffentlichen Verkehrs (ÖV) an. Das wird durch neuere «Life Cycle Assessments» (LCA), wie sie in Studien von renommierten Forschungseinrichtungen wie dem Fraunhofer Institut genutzt wurden, bezeugt.

Integration ins Gesamtsystem zählt

Grundsätzlich greift es zu kurz, neue Angebote geteilter Mobilität nur daran zu messen, wie viele Auto- respektive ÖV-Fahrten sie kurzfristig ersetzen. Entscheidend ist vielmehr der Beitrag, den sie mittel- bis langfristig für eine multimodale und effiziente Gesamtmobilität leisten. Geteilte Mobilität hat ein grosses Potenzial, den traditionellen ÖV zu «veredeln», indem sie Lösungen für die erste und letzte Meile sowie Angebote in Randzeiten und in schlecht erschlossenen Räumen bereitstellt. Wer ergänzend zum ÖV

auf vielfältige, zuverlässige und gut vernetzte Sharing-Angebote zählen kann, ist weniger auf ein eigenes Auto angewiesen.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die neuen Geschäftsmodelle geteilter Mobilität weiter ausgerollt und konsequent in das Gesamtsystem integriert werden. Voraussetzung dafür sind ein intensiver Dialog zwischen Branche und öffentlicher Hand rund um die Angebotsplanung sowie gute Rahmenbedingungen für den Betrieb der Flotten und die Nutzung von Flächen im Verkehrsraum. Je besser die Integration ins Gesamtverkehrssystem gelingt, desto mehr Emissionen werden durch geteilte Mobilität eingespart. ■

Jonas Schmid ist Geschäftsführer der Swiss Alliance for Collaborative Mobility (CHACOMO).