

MOBILITÄT

CARPOOL-BUDDYS GESUCHT

Fahrgemeinschaften sind eigentlich eine gute Sache für Geldbeutel und Klima. Trotzdem fristen sie bisher gerade für den Arbeitsweg ein Nischendasein. Das könnte sich künftig ändern.

TEXT STEFFEN ERMISCH

Wer nicht allein im Pkw zur Arbeit kommt, sammelt Punkte für Einkaufsgutscheine: Mit diesem Bonusprogramm animiert das Produktionsunternehmen Flex im österreichischen Althofen Mitarbeiter dazu, Fahrgemeinschaften zu bilden, aufs Fahrrad zu steigen oder gar zu Fuß zu gehen. Stolz zeigt der Umweltbeauftragte Marko Vigele Diagramme mit den Ergebnissen des Programms. Innerhalb von zehn Monaten haben die rund 1.000 Mitarbeiter insgesamt 77.000 Kilometer Arbeitsweg umweltfreundlicher zurückgelegt. Vor allem Fahrgemeinschaften haben dazu beigetragen: Die meisten Mitarbeiter pendeln aus dem Großraum Klagenfurt mit dem Auto zur Arbeit – jetzt aber häufiger zu zweit oder dritt. „Wir helfen Mitarbeitern dabei, beim Pendeln Geld zu sparen“, sagt Vigele. „Und gleichzeitig verbessern wir unsere Klimabilanz.“

Umgesetzt hat Flex das Belohnungssystem mit der Plattform des Innsbrucker Startups Ummadam. Die zugehörige App fungiert zum einen als digitale Mitfahrbörse, zum anderen bietet sie dem Unternehmen die Möglichkeit, die Angaben der Mitarbeiter zu prüfen. Bei Radfahrten wird kontrolliert, ob die tatsächliche Reisegeschwindigkeit passend ist, bei Fahrgemeinschaften, ob die GPS-Daten zweier Nutzer übereinstimmen. Auch die Gutscheinerstellung übernimmt das Startup. Um die 80 Firmen konnte Ummadam bisher für sich gewinnen. Gerade tastet sich das 2017 gegründete Startup in Deutschland voran.

Das Timing ist gut: Wie bei Flex rücken auch in anderen Unternehmen die Arbeitswege der Mitarbeiter in den Fokus. Ein Grund sind verschärfte Nachhaltigkeitsberichtspflichten, die die EU kürzlich auf den Weg gebracht hat. Große Unternehmen

müssen für das Jahr 2024 erstmals explizit auch indirekte Emissionen berichten. Die Schadstoffausstöße der Pendler können in der Klimabilanz dann schnell den größten Block bilden. „Wenn Konzerne das Thema ignorieren, riskieren sie schlechte Nachhaltigkeitsrankings“, sagt Sylvia Lier. Sie ist Expertin für vernetzte Mobilitätsangebote und Managing Director bei TAF mobile, einer für ÖPNV-Unternehmen tätigen Softwarefirma. Jobtickets und Diensträder reichen als Instrument für die Mobilitätswende in Unternehmen nicht. Denn wo Bus und Bahn nur selten fahren und Wege weit sind, steigen Pendler aus Mangel an praktikablen Alternativen trotzdem ins eigene Auto.

„Wer Fahrgemeinschaften einmal ausprobiert hat, ist hinterher oft überrascht, wie gut das funktioniert.“

Die Lücke füllen wollen digitale Mitfahrbörsen. Per App bringen sie Arbeitnehmer mit ähnlichen Strecken und Pendelzeiten zusammen. Algorithmen berechnen die optimalen Treffpunkte und



Wie wirken sich Autos auf den öffentlichen Raum aus? Der Nachhaltigkeits-Thinktank I-Sustain hat mit einem Foto-Projekt in Seattle veranschaulicht, wie viel Platz ein einzelner Mensch im Pkw einnimmt.

ermitteln, welche Kostenbeteiligung angemessen ist. Mitunter kann direkt per Paypal bezahlt werden. Für die Nutzer ist all das in der Regel kostenlos. Geld wollen die Anbieter mit Lizenzen für Unternehmen und Kommunen verdienen. Das Angebot ist groß: Startups wie Ummadam, Uryde aus Nürnberg, Rrive aus Koblenz oder Goflux aus Köln tummeln sich ebenso auf dem Markt wie etablierte Digitalfirmen und Großunternehmen. Mit Twogo betreibt etwa der Handelskonzern Schwarz eine Pendlerplattform, die vor gut zehn Jahren bei SAP entwickelt worden ist. Ähnlich lange am Markt ist Comovee – eine Mitfahrplattform für Firmen, die das in Grevenbroich bei Düsseldorf ansässige Unternehmen Fasterminds entwickelt hat.

ALLEIN, ALLEIN IM AUTO

Das Potenzial ist riesig: Insgesamt entfallen in Deutschland nach Auswertungen der Denkfabrik Agora Verkehrswende drei Viertel des Berufsverkehrs auf den Pkw. Im Schnitt sitzen bei Fahrten zur Arbeitsstelle aber nur 1,2 Menschen in einem Auto. Bei allen Fahrten sind es immerhin 1,4. Fahrgemeinschaften

würden nicht nur Pendler finanziell entlasten, sie könnten auch die Verkehrssituation in der Rushhour entspannen – und dabei gleichzeitig den Klimaschutz voranbringen: Gelänge es, den Besetzungsgrad von Autos auf 1,8 Personen zu steigern, würde man nach Berechnungen des von Goflux initiierten Mitfahrverbands jährlich 27 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente vermeiden. Zum Vergleich: Das derzeit heiß diskutierte Tempolimit von 120 Kilometern pro Stunde auf unseren Autobahnen würde auch nach den optimistischen Prognosen des Umweltbundesamtes nicht mehr als sieben Millionen Tonnen CO₂ einsparen.

Doch trotz aller guten Argumente ist bisher keiner Plattform der große Durchbruch gelungen. „Die Akzeptanz von Fahrgemeinschaften ist gesellschaftlich und politisch leider noch sehr gering in Deutschland“, sagt Goflux-Gründer Wolfram Uerlich. Das Kölner Startup, das inzwischen zum französischen Anbieter Karos gehört, sieht sich nach einigen Strategieschwenks aktuell zwar auf Erfolgskurs. Doch das Geschäft ist mühsamer, als beim Start 2019 gedacht: „Bis vergangenen Sommer war es sehr schwierig, Projekte ans Laufen zu kriegen. Inzwischen haben wir eine Variante gefunden, die sehr gut funktioniert.“ Die Rahmenbedingungen hätten sich stark gebessert: Die hohen Benzinpreise

und die allgemein hohe Inflation würden das Umdenken von Pendlern fördern.

Es kostet dennoch viel Überzeugungsarbeit, bisherige Soloautofahrer tatsächlich auf die Plattformen zu lotsen. Dem Sparpotenzial von Fahrgemeinschaften steht ein Komfortverlust gegenüber: Wer auf dem Arbeitsweg noch andere einsammelt, muss zumindest kleinere Umwege und Zwischenstopps in Kauf nehmen. Umgekehrt müssen Mitfahrer zeitlich halbwegs flexibel sein – selten wird sich ein freier Platz auf dem Beifahrersitz exakt zum Wunschtermin finden lassen. Und bei Weitem nicht jeder ist morgens in der Laune, mit Fremden Small Talk zu betreiben, statt sich vom Autoradio berieseln zu lassen.

EIN KLASSISCHES HENNE-EI-PROBLEM

Solchen Vorbehalten begegnet Stephan Tschierschwitz, der als Bereichsleiter Mobilitätslösungen bei Schwarz Mobility Solutions für Twogo verantwortlich ist. „Es wird immer Leute geben, die man nicht erreichen kann“, sagt er. „Doch wer Fahrgemeinschaften einmal ausprobiert hat, ist hinterher oft überrascht, wie gut das funktioniert.“ In der Regel bildeten sich schnell sehr regelmäßige Pendlergespanne. Die gemeinsame Zeit im Auto werde von vielen auch als Chance zum Netzwerken wahrgenommen. Der Mitfahrverband verweist auf Umfragen, wonach Nutzer von Fahrgemeinschaften oft entspannter und motivierter bei der Arbeitsstelle ankommen.

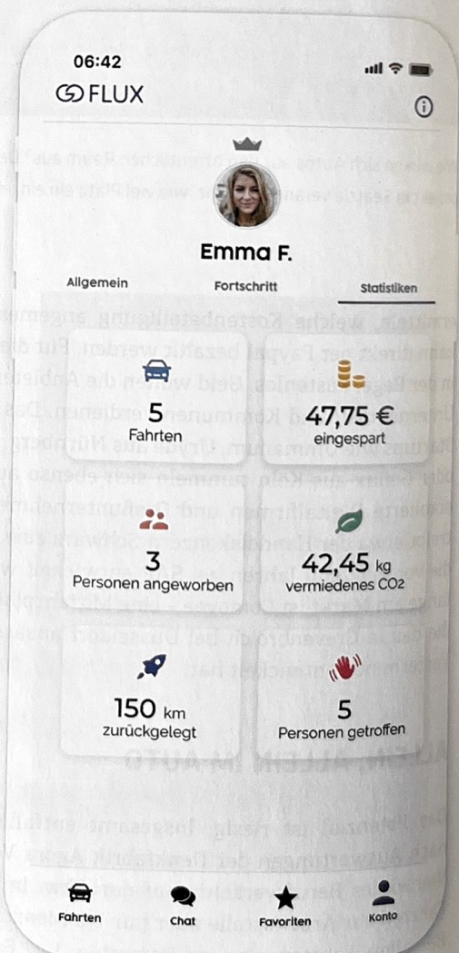
Schwarz Mobility Solutions gibt an, rund 100 Firmenkunden zu zählen. Bei der Handelsgruppe selbst gilt die App als wichtiger

Bestandteil der Mobilitätsstrategie. Doch wie bei anderen Anbietern auch, hat die Coronakrise mit Homeoffice-Pflichten und Kontaktbeschränkungen das Geschäft in den letzten Jahren erschwert. Die Durchdringung ist entsprechend noch überschaubar: An den Verwaltungsstandorten der Unternehmen der Schwarz-Gruppe in Neckarsulm seien aktuell etwa 500 Mitarbeiter bei Twogo registriert, so Tschierschwitz. Im vergangenen Jahr seien 200 Fahrten zustande gekommen.

Neuen Schwung soll nun eine Vertriebs- und Marketingoffensive bringen. Schwarz Mobility Solutions hat in den letzten Monaten bei anderen Unternehmen in der Region die Werbetrommel gerührt. Allein in Ludwigsburg soll die App jetzt bei zehn Firmen gleichzeitig eingeführt werden, Ähnliches ist für Heilbronn geplant. Unternehmensintern sollen Flyer, Plakate, Berichte im Intranet und Verlosungen das Interesse neu entfachen. „Es gibt immer ein Henne-Ei-Problem: Erst mit einer kritischen Masse sind die Plattformen attraktiv für neue Nutzer“, sagt Tschierschwitz. Eine regelmäßige Nutzung von Mitfahr-Apps entstehe vor allem dann, wenn sich schon beim ersten Mal erfolgreich eine gemeinsame Fahrt ergebe.

Auch Expertin Lier betont, dass es für Unternehmen nicht damit getan ist, eine Mobilitäts-App einzukaufen. „Wer Verhaltensänderungen bewirken will, muss viel in die Kommunikation investieren und am Ball bleiben.“ Um Fahrgemeinschaften voranzubringen, seien zudem ergänzende Lösungen wichtig – etwa für den Fall, dass eine verabredete Mitfahrgelegenheit platzt. „Unternehmen können viele Sorgen nehmen, wenn sie für den Fall E-Autos im Carsharing anbieten oder sich bereit erklären, Taxikosten zu übernehmen.“ Ein geeignetes Mittel seien auch

In der Goflux-App können Nutzer nicht nur Fahrgemeinschaften organisieren, sondern auch sehen, welche positiven Auswirkungen diese haben.



Mobilitätsbudgets, bei denen Mitarbeiter einen monatlichen Betrag frei für verschiedene Verkehrsangebote nutzen können.

KOMMUNEN SPRINGEN IN DIE BRESCHEN

Doch all das ist mühsam – und längst noch nicht jedes Unternehmen ist bereit, überhaupt Geld dafür in die Hand zu nehmen. So sind von den verschärften EU-Nachhaltigkeitsberichtspflichten in Deutschland Schätzungen zufolge zunächst nur rund 500 Firmen betroffen, später sind es 15.000. Viele andere dürften die Arbeitswege der Mitarbeiter weiter als Privatsache abtun.

Verstärkt setzen die App-Anbieter jetzt darauf, dass Kommunen in die Bresche springen: „Viele Städte haben sich ambitionierte Klimaziele gesetzt, trotzdem nimmt das Verkehrsaufkommen stetig zu. Die Erreichung der Klimaziele wird dadurch zunehmend schwieriger“, sagt FASTERMINDS-Geschäftsführer Sven Sawatzki. Neben dem Firmenangebot Comovee betreibt das Unternehmen seit drei Jahren unter dem Namen Pendla auch eine Mitfahrplattform für Städte und Gemeinden. Knapp 380 Kommunen haben sich laut Sawatzki dem Netzwerk angeschlossen – alleine im ersten Quartal 2023 seien 175 hinzugekommen. Ummadam in Österreich listet auf seiner Website mehr als 40 Gemeinden als Referenz auf.

„Wir treten gerade den Beweis an, dass Fahrgemeinschaften in Deutschland funktionieren.“

Ein Vorteil für die Anbieter: Die Kommunen nehmen vor Ort das Marketing in die eigene Hand. „Wenn eine Pressemitteilung von offizieller Seite aus dem Rathaus kommt, erzeugt das eine positive Resonanz bei den Pendlern vor Ort“, sagt Sawatzki. Über die Rathäuser würden die lokalen Betriebe besonders gut erreicht – und auch die Verwaltungen selbst seien in der Regel große Arbeitgeber mit vielen pendelnden Mitarbeitern. Erfolg haben Ummadam und FASTERMINDS bisher vor allem in ländlich geprägten Kommunen mit einem vergleichsweise überschaubaren ÖPNV-Angebot.

Schwerer fällt es den Mitfahrbörsen, in größeren Städten Fuß zu fassen. Dort werden sie meist an die Verkehrsbetriebe verwiesen. Die aber sind für alternative Mobilitätsangebote noch wenig offen, so die Beobachtung von Sylvia Lier, die bis 2019 kaufmännische Vorständin der Düsseldorfer Rheinbahn war. „Verkehrsunternehmen verstehen sich in erster Linie als Betreiber von Bahnen und Bussen – und betrachten alles andere als Konkurrenz“, sagt sie. Mieträder oder Scooter würden inzwischen zwar als sinnvolle Ergänzung wahrgenommen. Doch bei Fahrgemeinschaften sei der Abwehrreflex groß. „Dabei ist das ein kostengünstiges Instrument, um Menschen von der Alleinfahrt im eigenen Pkw abzubringen.“

HOFFEN AUF FRANZÖSISCHE VERHÄLTNISS

Wegweisend könnten aus Sicht der Expertin die Kooperationen sein, die Goflux im Rheinland eingegangen ist: Dort sind die Mitfahrangebote seit September 2021 in der Fahrplanauskunft des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg integriert. Ein Jahr später folgte eine Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Bonn (SWB), die sich um den Bus- und Bahnverkehr in der Großstadt kümmern. Der ÖPNV-Betreiber versteht Fahrgemeinschaften explizit nicht als Konkurrenz und wirbt aktiv für Goflux.

Die vorläufige Bilanz ist beeindruckend: Zwölf Firmen haben sich angeschlossen. Knapp 2.000 neue Nutzer haben sich bei Goflux registriert. Und allein im März kamen nachweislich 1.500 Fahrgemeinschaften zusammen. Vor der Kooperation waren es eine Handvoll wöchentlich.

Allerdings hilft das Startup seinem Erfolg gerade auch mit hohem finanziellen Einsatz nach. Denn Nutzer, die ein SWB-Aboticket haben, können die Fahrgemeinschaften aktuell kostenlos nutzen, die Kosten trägt das Startup. Aus Sicht von Goflux-Gründer Uerlich ist das Geld gut angelegt: „Wir treten gerade den Beweis an, dass Fahrgemeinschaften in Deutschland funktionieren.“ Die Zahlen aus Bonn, so die Strategie, sollen anderen Städten als leuchtendes Beispiel dienen. Das Startup setzt darauf, dass Kommunen und Verkehrsunternehmen künftig aus eigenem Antrieb Fahrgemeinschaften subventionieren.

Goflux verweist auf das große Vorbild Frankreich. Unter anderem in Rouen (Normandie), der südfranzösischen Studentenstadt Montpellier und der Region Ile-de-France rund um Paris ist das kostenlose Mitfahren für ÖPNV-Nutzer bereits Realität. Knapp eine Million Fahrgemeinschaften kommen in Frankreich täglich zustande.

Das französische Verkehrsministerium will die Zahl bis 2027 sogar auf drei Millionen steigern – und nimmt dafür Geld in die Hand: Zum einen werden die Kommunen bei der Finanzierung der Fahrgemeinschaften unterstützt, zum anderen werden neue Nutzer mit einem Bonus von bis zu 100 Euro gelockt. „Die Kostenübernahme ist ein Gamechanger“, sagt Uerlich.

Die Erfahrung, dass es finanzielle Anreize braucht, um Pendler zu gemeinsamen Autofahrten zu bewegen, hat im Kleinen auch Marko Vigele von Flex in Althofen gemacht. Die Einkaufsgutscheine seien sehr wirksam – das Unternehmen habe das Budget dafür noch einmal erhöht: Mit bis zu 30 Euro im Monat werden die Mitarbeiter jetzt für das umweltfreundlichere Pendeln belohnt. Zusätzlich können Flex-Mitarbeiter noch einmal zehn Euro von der Gemeinde Althofen bekommen – denn auch die Kommune macht bei Ummadam mit. „Das sind Beträge, bei denen auch einige Kollegen, die sich sonst eher nicht mit Fahrgemeinschaften und umweltfreundlichem Pendeln auseinandersetzen, motiviert werden, einen Versuch zu wagen“, sagt Marko Vigele. ☒



STEFFEN ERMISCH ist freier Journalist. Der Kölner befasst sich mit technischen Innovationen und ihren Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft. Sein Handwerk hat er an der Journalistenschule in seiner Heimatstadt gelernt.