

# Car-Sharing als soziale Innovation:

"Schlaue Automobil-Netze. Wie die  
Energie- und Verkehrswende gelingt"

**Dr. Weert Canzler**  
Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik/  
Projektgruppe Mobilität  
Wissenschaftszentrum Berlin für  
Sozialforschung (WZB)  
weert.canzler@wzb.eu



**Anfänge**

**Probleme**

**Perspektiven**



## Anfänge



Quelle: blz/waechter

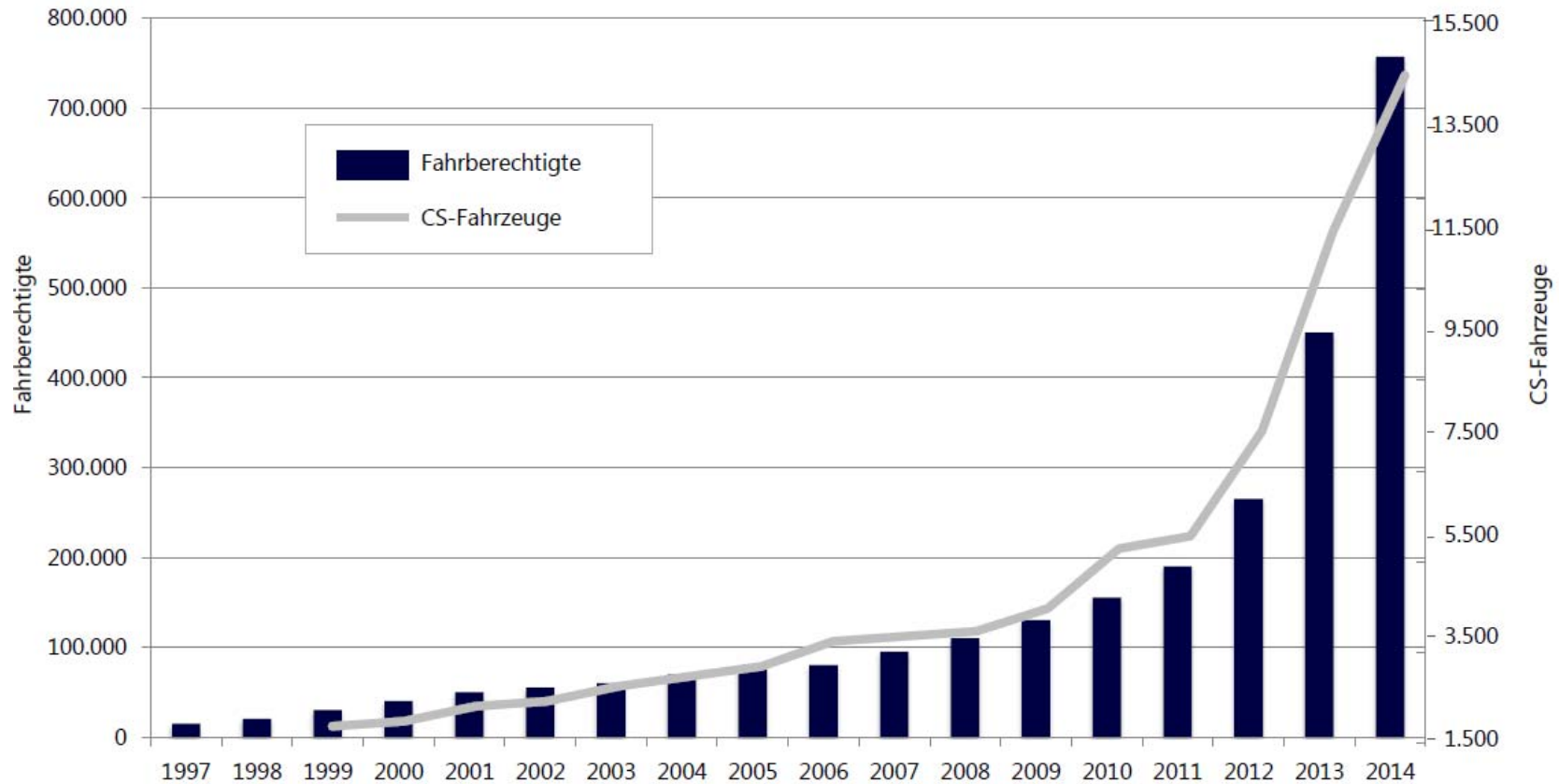


## Car-Sharing=Organisiertes Autoteilen ...

- ... begann in den 1980er Jahren im grün-alternativen Milieu zunächst in der CH und in D
- ... ist seither ständig gewachsen und hat sich laufend ausdifferenziert
- ... wurde viele Jahre verkehrspolitisch „liebevoll diskriminiert“



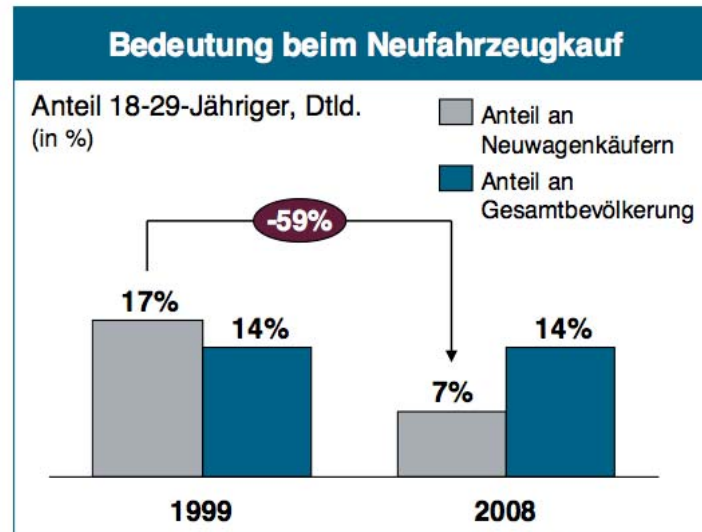
## in D: starkes Wachstum durch free floating-CS



Quelle: bcs 2014



## Das Beispiel D:



**Jüngere nehmen kaum am Neufahrzeugmarkt teil**

**Quelle:** CANZLER, WEERT; KNIE, ANDREAS (2011): Einfach aufladen. Mit Elektromobilität in eine saubere Zukunft. München: oekom.

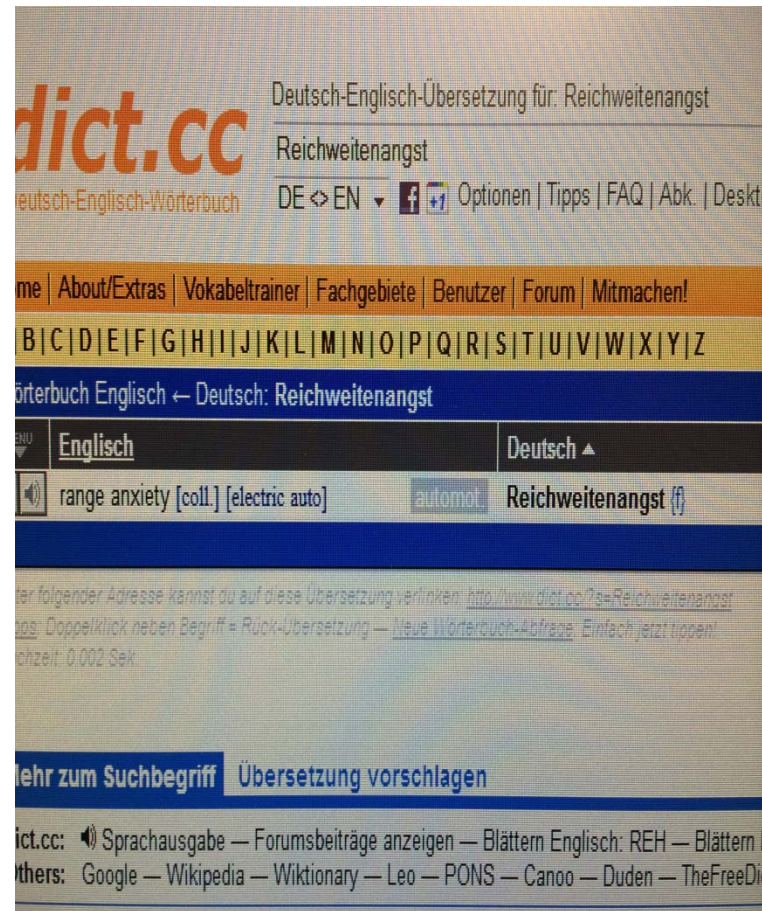


## Neueste Variante: E-Carsharing



Quelle: [www.multicity-carsharing.de/idee/](http://www.multicity-carsharing.de/idee/)

## Probleme





## E-Mobilität: Zwischen Pfadabhängigkeit und lockender Lernkurve

- E-Auto: das „unvollständige Automobil“
- Zur Vernetzung gezwungen
- E-Mobilität als Teil eines postfossilen Energiesystems – „Speicher auf Rädern“



## Perspektiven



## Nach wie vor dominierende Trends: “schneller, weiter, mehr”

- Verkehr und Mobilität bisher immer mit *Expansion* und *Beschleunigung* verbunden
- Technische/organisatorisch Effizienzgewinne durch *Rebound-Effekt* aufgezehrt
- Nachholende – bislang konventionelle - Motorisierung durch *wachsende middle class* getrieben



## Bewegung im Verkehrsmarkt:

- *Neue Geschäftsmodelle:* Velib/autolib in Frankreich, Car2go mit Smart ED ...
- *Neue App-Spieler:* wundercar, blablacar, Uber...
- *Neue Techniken:* Autonomes Fahren/Google car...



## Treibende Faktoren für neue Mobilitätsangebote:

- *Technisch*: Smart Phones und apps, das “Reichweitenproblem” von E-Autos und steigende EE-Anteile (Puffer & Speicher dringend gesucht!)
- *Wirtschaftlich und politisch*: CO<sub>2</sub>-Emissionsgrenzwerte, Platznot in den Mega-Cities, Null-Grenzkosten-Ökonomie (J. Rifkin)
- *Verhaltensseitig*: “permanent online” und eine zunehmende pragmatische Multimodalität



## Weitreichende Konsequenzen und offene Punkte:

- *Postfossile Mobilität* mehr als ein Wechsel der Antriebstechniken („Keine Energiewende ohne Verkehrswende“) → vernetzte E-Mobilität
- *Paradigmenwechsel* zu vernetzter E-Mobilität heißt:  
NutzerInnen: nutzen statt besitzen  
Autoindustrie: vom Produzenten zum Dienstleister
- *Ungleichzeitige* Entwicklungen ...: Stadt – Land, Smartphone-affin/nicht-affin
- ... und *offene* Fragen: Datenschutz/Datensicherheit?  
Verlierer/Gewinner des Strukturwandels?



## Zur weiteren Lektüre:

Canzler, Weert (2012): Automobilität und Gesellschaft. Zur Verortung einer sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung, in: Soziale Welt, Jg. 63, S. 317-337.

Canzler, Weert/Knie, Andreas (2011): Einfach aufladen. Mit Elektromobilität in eine saubere Zukunft, München.

Canzler, Weert/Knie, Andreas (2013): Schlaue Netze. Wie die Energie- und Verkehrswende gelingt, München.

Projektgruppe Mobilität (2004): Die Mobilitätsmaschine. Versuche zur Umdeutung des Automobils, Berlin.

Rifkin, Jeremy (2014): Die Null-Grenzkosten-Gesellschaft. Das Internet der Dinge, kollaboratives Gemeingut und der Rückzug des Kapitalismus. Frankfurt/New York.

Tully, Claus (2012): Jugend und Mobilität, in: Rauschenbach, Thomas et al. (Hg.): Handbuch Jugend – Evangelische Perspektiven, München.

Urry, John (2012): Does Mobility Have a Future?, in: Grieco, Margaret/Urry, John (Eds.): Mobilities: New Perspectives on Transport and Society, Aldershot, pp. 3-19.

