

Per Anhalter durch die Großstadt

Mit einer neuartigen Anwendung für Mobiltelefone will eine Gruppe junger Studenten um das KIT den Straßenverkehr und unser Reiseverhalten revolutionieren. Das Web 2.0 erreicht Deutschlands Straßen.

Von Stefan Leber

Fotos von Sandro Wölfl



Ein sonniger Montagmorgen, 7.30 Uhr. Ina schließt die Haustüre hinter sich und macht sich auf den Weg zur Bushaltestelle. Dann der Schrecken. Schon bevor sie um die Ecke biegt, hört sie das verdächtig tiefe und röhrende Motoren eines ÖPNV-Busses, der sich gerade schadenfroh davonmacht. Der Verdacht bestätigt sich, als Ina Sekunden später freie Sicht auf das von dannen ziehende Hinterteil des Stadtbusses hat. Es scheint zu grinsen. Sie seufzt. Ihre Vorlesung wird heute wohl ohne sie auskommen müssen.

Für nervige Alltagssituationen dieser Art könnte bald eine Lösung zur Verfügung stehen. Stefan Ostwald, Student am KIT und Projektleiter eines noch jungen Wirtschaftsprojektes namens PocketTaxi, fiebert mit seinem elf-köpfigen und aus Studenten bestehenden Team einer „Revolution im Straßenverkehr“ entgegen. Team-intern hat die Revolution einen Namen: Social Traveling.

Den Kern der Idee stellt eine kostenlose Software für Mobiltelefone dar, über welche spontan und unkompliziert Mitfahrgelegenheiten vermittelt werden können. Voraussetzung hierfür ist eine bestehende Internetverbindung. Die Software soll sowohl von Fahrern als auch von möglichen Mitfahrern benutzt werden, um sich gegenseitig zu finden und sich die Fahrtkosten zu teilen. Beide Parteien würden also finanziell davon profitieren. Der Fahrer teilt seine Benzinkosten mit den Mitfahrern, die wiederum weniger Geld ausgeben als für alternative Verkehrsmittel. Außerdem, so die Vision, würde mittelfristig CO₂ eingespart, da PocketTaxi einige Menschen motivieren könnte, das eigene Auto stehen zu lassen und stattdessen bei jemandem mit zu fahren. So könnten sich etwa Berufspendler regelmäßig über PocketTaxi organisieren.

Ina zieht ihr Smartphone aus der Tasche, öffnet die PocketTaxi-Anwendung und schaut, ob gerade ein Fahrer auf dem Weg zur Uni ist. Tatsächlich, Paul, 24 Jahre, ist gerade in seinem Auto unterwegs zur Uni und könnte Ina in ungefähr fünf Minuten in einer Parallelstraße aufsammeln. Ina sieht außerdem, dass

Paul ausschließlich positive Bewertungen von früheren Mitfahrern erhalten hat. Mit einem Klick sendet sie eine Anfrage an Paul. Eine halbe Minute später kommt die Antwort. Paul hat sich entschlossen, Ina einsteigen zu lassen. Das System zeigt beiden den Weg zum -Achtung Neudeutsch!- „Pick-Up-Point“ an. Sechs Minuten später hält Paul am Straßenrand und Ina steigt ein. Nach der Fahrt berechnet das System automatisch den Fahrtpreis, der bargeldlos überwiesen wird, und Ina und Paul verabschieden sich. Die Vorlesung muss doch nicht warten.

PocketTaxi strebt keinesfalls, wie im Beispiel vielleicht angedeutet, eine Ablösung des öffentlichen Straßenverkehrs an. Ganz im Gegenteil: Ziel ist eine enge Kooperation mit dem ÖPNV. So ist geplant, die Fahrpläne des öffentlichen Nahverkehrs in die PocketTaxi-Anwendung mit einzuarbeiten. Der Nutzer müsste dann lediglich sein Ziel eingeben, woraufhin die Software ihm alle Möglichkeiten darlegte, von Privat-PKW über Busse bis hin zur Straßenbahn. Die Entscheidung über das „Wie genau?“ bleibt dem Nutzer überlassen.

Der Geschäftsalltag des PocketTaxi-Teams besteht zur Zeit vor allem aus Skype-Konferenzen oder Emails zwischen den Vorlesungen, sowie Informationsgesprächen mit Vertretern aus der Wirtschaft oder mit Universitäts-Professoren. Steht ein neues Thema an, wie etwa eine Untertitelsuche für das Logo, wird schnell ein Untergremium gegründet, das einige Tage Zeit hat und dann dem gesamten Team die ausgearbeiteten Ideen vorstellt. Außerdem werden Wochenendseminare zu verschiedensten Themen – über Marketing oder Business-Development bis hin zu Workshops über Juristerei besucht. Die Teammitglieder selbst entstammen den unterschiedlichsten Fachbereichen: Informatik, Economics, Wirtschaftsingenieurwesen, Informationsdesign, Elektrotechnik oder Philosophie – Projektleiter Ostwald verspricht sich durch die bunte Mischung viele verschiedene Einflüsse für das Projekt. Jeder soll so ungestört wie möglich das machen, was er am Besten kann. So meint etwa

Frauen nutzen auf ihren Arbeitswegen zu einem deutlich höheren Anteil (16 %) öffentliche Verkehrsmittel als Männer (10 %). Je höher das Einkommen ist, desto eher wird das Auto zum Berufspendeln genutzt.

Der Großteil der Berufspendler (67 %) kommt mit dem Auto zur Arbeit, 18 % gelangen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Arbeit. 11 % nutzen den öffentlichen Nahverkehr und 2 % Eisenbahnen.

Etwa 70 Prozent aller Befragten verfügen über ein Mobiltelefon, das die mobile Nutzung von Online-Dienste ermöglicht. Dieser Wert ist damit gegenüber dem Vorjahr weitgehend unverändert geblieben (2009: 71 %, 2008: 62 %).

Programmierer Lennart Merkert: „Ich schreibe euch ein geiles Programm. Mir egal, wie ihr das nachher nennt und wie ihr es an den Mann bringt. Dafür haben wir ja Marketing-Leute“. Dennoch darf jeder während der all-montäglichen Skype-Konferenzen zu jedem Themengebiet seine Meinung verkünden.

Die Voraussetzungen für den Start von PocketTaxi scheinen günstig. Knapp 70 Prozent aller Mobiltelefone in Deutschland sind bereits heute mit der Möglichkeit eines Internetzugangs ausgestattet. Zentral für den Markteinstieg ist die Erreichung einer kritischen Masse. Ostwald selbst ist sich bewusst, dass das Projekt scheitern könnte, „wenn sich nicht von Tag eins an richtig was bewegt.“ Darum arbeitet das Marketingteam derzeit an möglichen Werbeideen. Auch die PocketTaxi-Homepage wird noch ausgetüfelt.

Alle Teammitglieder arbeiten auf freiwilliger Basis. Motivation und Eigeninitiative, so Ostwald, ist hierbei von größter Wichtigkeit. „Jeder soll sich mit dem Projekt identifizieren können“. Langfristig hat PocketTaxi natürlich das Ziel, schwarze Zahlen zu schreiben. Wann das geplant ist, darüber wird-, wie über den Zeitpunkt des Markteinstiegs, momentan noch Stillschweigen gewahrt.

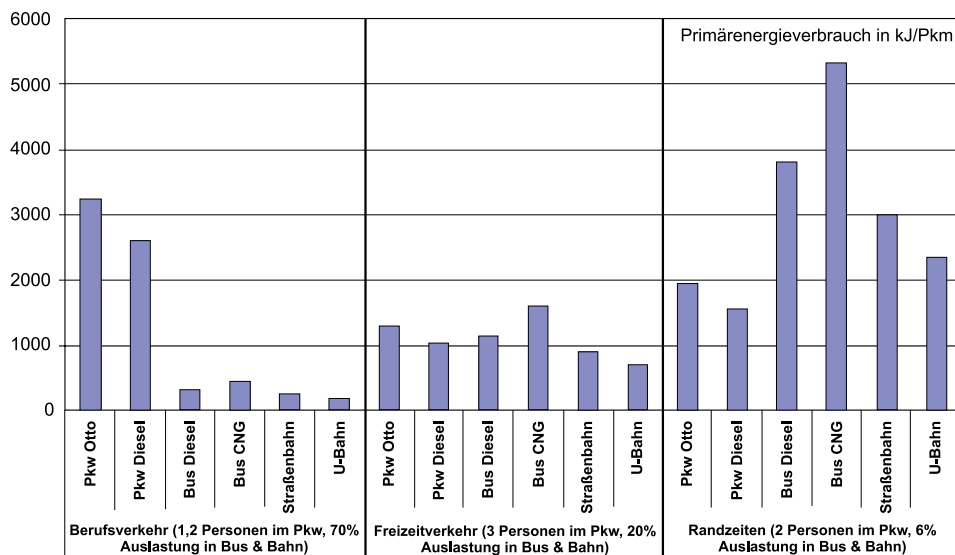
Die team-interne Atmosphäre ist jedoch spürbar zielstrebig, motiviert und ehrgeizig. „Dass eine derartige Revolution kommen



wird,“ heißt es da mit leuchtenden Augen, „steht für uns außer Frage. Die Frage ist eigentlich nur noch, ob wir diejenigen sein werden, die den Zug ins Rollen bringen – und dafür arbeiten wir.“

Die Weichen sind gestellt.

Die Feinstaub-Emissionen in Baden-Württemberg haben sich in den letzten zwanzig Jahren fast halbiert.



► Typische Nutzung im Personennahverkehr

Quelle: Bundesumweltamt

Datengrundlage: IFEU 2005