

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 47 (2020)
Heft: 6

Artikel: Nach der Geduldsprobe der Erfolg
Autor: Steiner, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1032931>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Nach der Geduldsprobe der Erfolg

Dass immer mehr Haushalte in Schweizer Städten ohne eigenes Auto auskommen, hat auch mit dem Carsharing-Anbieter Mobility zu tun. Er setzt nun voll auf Strom.

JÜRIG STEINER

Kundinnen und Kunden der Carsharing-Genossenschaft Mobility sind in Schweizer Städten stets nur ein paar Fingerübungen vom Auto entfernt. Die Mobility-App zeigt das nächstgelegene freie Fahrzeug an, innert Sekunden kann man es buchen, mit dem Mitgliederbadge öffnen, losfahren und es bis zum Ablauf der Reservation zum Ausgangsort zurückbringen. Abgerechnet wird nach zurückgelegten Kilometern und Benutzungszeit.

Dieses Geschäftsmodell hat Mobility zum Leader auf dem Schweizer Carsharing-Markt gemacht. Seit Jahren wachsen Kundenzahlen und Flottengrösse. «Wir sehen nicht, dass dem Wachstum von Mobility Grenzen gesetzt wären», sagt Patrick Eigenmann, Sprecher von Mobility. Die Carsharing-Idee erscheint im Smartphone-Zeitalter wie eine Selbstverständlichkeit. Allerdings brauchte sie Jahrzehnte, ehe sie sich etablierte.

Die Wurzeln reichen weit zurück ins 20. Jahrhundert, als noch niemand von Internet und Smartphones sprach. Dafür von Ökologie: 1987 gründete der spätere grüne Nidwaldner Politiker und Mobilitätsberater Conrad Wagner mit Kollegen in Stans die «Auto Teilet Genossenschaft» (ATG). Die ursprüngliche Flotte bestand aus einem roten Opel Kadett (mit Katalysator) und einem 125er-Motorrad

Ein inzwischen vertrautes Bild in Schweizer Städten: die roten Autos der Carsharing-Genossenschaft «Mobility». Foto ZVG

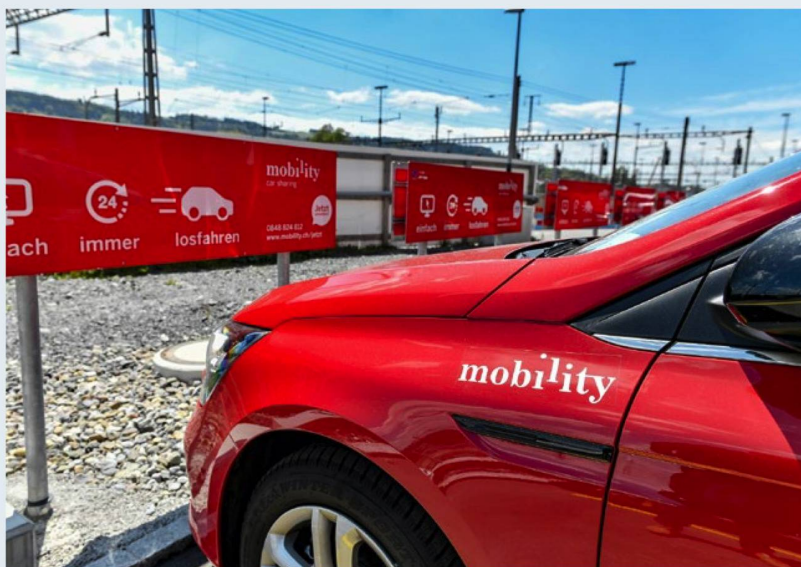
der Marke Honda. Die jungen Innerschweizer Carsharing-Pioniere wurden belächelt und hatten Mühe, einen Versicherer zu finden, der für mehrere Halter desselben Autos eine Police auszustellen bereit war, wie sich Wagner kürzlich in einem Radio-Interview erinnerte.

Doch die ATG fasste Fuss. 1997 fusionierte sie mit dem Zürcher Konkurrenten ShareCom zu Mobility, und mit 760 Fahrzeugen sowie 17 000 Mitgliedern begann die neugegründete Genossenschaft, den nationalen Markt zu bearbeiten. Heute bewirtschaftet Mobility an über 1500 Standorten gut 3000 zumeist knallrot lackierte Fahrzeuge für über 220 000 Kundinnen und Kunden.

Den Erfolg von Mobility verstehen kann nur, wer zentrale Entwicklungsfaktoren der Schweiz berücksichtigt: das Wachstum der städtischen Agglomerationen im Mittelland und der von der öffentlichen Hand stark geförderte Ausbau des öffentlichen Verkehrs. «70 Prozent unserer Standorte befinden sich in Städten oder städtischen Agglomerationen, und die Hälfte unserer Kunden wohnt in einer der acht grossen Städte», hält Mobility-Sprecher Patrick Eigenmann fest. Carsharing funktioniert besonders gut im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Verkehr, und der ist in den Schweizer Städten zur Entlastung des Strassennetzes hoch getaktet (siehe Text zur Verkehrssituation in Bern und Genf, Seite 15).

Auf ihrem wirtschaftlichen Erfolgspfad entfernte sich die Sharing-Genossenschaft vom ursprünglichen grün-alternativ angehauchten Image – mitunter gar etwas weit. 2019 führte sie eine Premiumklasse mit verbrauchsintensiven Geländelimosinen ein, die selbst bei der eigenen Klientel Kritik hervorrief. Mobility stellte den Versuch rasch wieder ein, weil die Autos kaum nachgefragt wurden. Und setzt jetzt auf die grüne Schiene: Bis 2030 will Mobility seine Flotte, die bis jetzt vor allem aus benzin- und dieselbetriebenen Autos besteht, vollständig auf Elektroantrieb umstellen.

Vor wenigen Monaten liess die Genossenschaft den eigenen Nachhaltigkeitseffekt berechnen. Gäbe es Mobility nicht, bilanziert die Studie, würden auf Schweizer Strassen zusätzliche 35 500 Autos verkehren. So eindrücklich die Wirkung tönt: Angesichts des Bestands von 4,6 Millionen Personenfahrzeugen in der Schweiz bleibt sie vorerst ein Tropfen auf den heissen Stein.



JÜRIG STEINER IST JOURNALIST UND REDAKTOR BEI DER «BERNER ZEITUNG»