



T+ Renaissance der Fahrgemeinschaften Eine neue App soll Autos aus dem Verkehr ziehen

Jeden Morgen starten Pendler zur Arbeit im eigenen Auto. Meistens allein, obwohl Platz für Mitfahrer wäre. Aber wie soll man die finden? Am Montag beginnt ein Pilotprojekt in Adlershof.

Von **Thomas Loy**
03.07.2022, 18:00 Uhr

Ein smarterer Typ, dieser Finn Runkel, schnellredend, humorbegabt, jung geblieben. Wenn er an den Tag X denkt, den Launch seiner App, bricht das Charisma des Hamburger Jung, 42 Jahre alt, aber für einen Moment in sich zusammen. Davon hängt einiges ab. Runkel lehnt sich zurück, atmet tief ein, sein Redefluss stockt, er schaut aus dem Fenster des Besprechungsräumchen in grüne Baumkronen.

Runkel will [↗](#) die alte Fahrgemeinschaft wiederbeleben. Schon als Schüler war ihm aufgefallen, dass in den meisten Autos nur der Fahrer sitzt. Drei weitere Menschen hätten Platz, doch die sitzen alleine in anderen Autos oder in der Bahn.

Ein gigantisches Potenzial zur [↗](#) Reduzierung der Automassen, die sich jeden Tag durch die Städte zwängen. Doch statt dieses Potenzial zu heben, diskutiere die Politik nur über Elektroautos. „Die lösen aber kein Problem, unsere Lösung hat dagegen einen viel größeren Impact.“

→ **Tägliches Entscheider-Briefing** Der Newsletter zu Verkehr & Smart Mobility für Experten aus Wirtschaft, Politik, Verbänden, Wissenschaft und NGOs. Hier geht es zur Anmeldung.

Cityhitcher heißt die App, mit der Runkel Menschen und Autos zusammenbringen will. Wenn sich nur ein Prozent der täglichen Fahrten in Berlin [↗](#) über ihre App vermitteln ließe, ergäbe das einen Umsatz von vier Millionen Euro für die Gründer, hat der studierte Maschinenbauer ausgerechnet. Im Durchschnitt sind in Deutschland Autos nur mit 1,2 Menschen besetzt.

Am Montag soll ein Feldversuch auf dem Wista-Gelände in Adlershof starten. Mehrere große Firmen haben ihren Mitarbeitern den Launch der App angekündigt, außerdem will Cityhitcher mit Flyern und auf Facebook Werbung schalten.

Die ersten Tage sind entscheidend

Die [↗](#) Wista GmbH, die den Technologiepark managt, unterstützt das Projekt: „Die NutzerInnen können so ihre Fahrtkosten deutlich senken und tragen aktiv zur Reduzierung der Verkehrsbelastung und des CO2-Ausstoßes bei.“

Wichtig sind die ersten Tage, sagt Runkel. Nur wenn möglichst viele Leute gleich zu Anfang mitmachen, kann das Matchen, also das Zusammenbringen von Fahrern und Mitfahrern, funktionieren. „Die Leute sind ungeduldig.“ Und umbarmherzig.

Wenn es beim ersten Versuch nicht klappt, geben sie Runkel und seinem Team von Cityhitcher vielleicht keine zweite Chance. Andererseits: „Die Zeit ist jetzt reif, schon wegen [↗](#) der hohen Spritpreise.“

Die Adlershofer Forscher, Studenten, Entwickler und Facharbeiter wohnen überall in Berlin oder im benachbarten Brandenburger Speckgürtel, zudem haben sie unterschiedliche Bürozeiten, arbeiten auch mal im Homeoffice, sind leidenschaftliche Fahrradpendler oder Bahnfahrer.

In einer individualistischen Arbeitswelt sind Gemeinschaften schwer zu stiften. Es hat schon einen Grund, warum es kaum noch Fahrgemeinschaften gibt und die meisten Pendler allein in ihrem Auto sitzen.



Finn Runkel, der Gründer des Start-ups Cityhitcher, in der Factory am Görlitzer Park.
© Thomas Loy für Tagesspiegel

Finn Runkel trägt die Idee zur App schon lange mit sich herum. In den 90er Jahren fuhr er mit dem Bus zur Schule, der kam nur alle 20 Minuten, und wenn er den Bus mal verpasste, versuchte er vergeblich zu trampen. Es hielt einfach niemand an, weil auch das Trampen längst aus der Mode gekommen war.

Zudem konnte kein Fahrer wissen, ob Runkels Fahrziel mit dem eigenen kompatibel ist. Genau das erledigt nun die Cityhitcher-App. Sie schlägt dem Mitfahrer eine geeignete Fahrt zum gewünschten Zeitpunkt vor - wenn es diese Fahrt denn gibt.

→ **Die Tagesspiegel-App** Alle aktuellen Nachrichten, Hintergründe und Analysen direkt auf Ihr Smartphone. Dazu die Digitale Zeitung.

Was die App macht, erledigten früher die netten [↗](#) Mitarbeiter des Studentenwerks in der Mitfahrzentrale. Später entstanden die Portale Mitfahrzentrale.de und Mitfahrgelegenheit.de, die 2015 vom [↗](#) französischen Anbieter Blablacar übernommen wurden, dem Marktführer bei der Vermittlung von Fahrgemeinschaften. Blablacar wirbt inzwischen mit seiner weltweiten Vernetzung und angeblich 100 Millionen Nutzern.

Andere Versuche scheiterten

Mit Blablacar möchte Runkel gar nicht erst konkurrieren, er sieht eher die regelmäßigen Pendler als seine Kunden und die vom öffentlichen Nahverkehr abgehängten Dorfbewohner, die kein eigenes Auto besitzen. Für die wurde die „Mitfahrbank“ erfunden, ein Platz am Ortsausgang, an dem Mitfahrwillige warten, bis jemand sie mitnimmt.

Aber auch diese Idee, [↗](#) das Trampen anders zu gestalten und damit wiederzubeleben, krankt an der geringen Verlässlichkeit. Setzt sich jemand auf die Bank, ist nicht klar, ob und wann er mitgenommen wird.

Sein Weg zum Unternehmer

Eigentlich wollte er gar kein eigenes Unternehmen gründen, sagt Finn Runkel. Von dem ganzen Papierkram, der dabei bewältigt werden muss, „will man eigentlich gar nichts wissen“. Doch nach vielen Jahren als Ingenieur in der Solarbranche - Runkel baute ein thermisches Solarkraftwerk in Abu Dhabi, anschließend arbeitete er in Südafrika - zog es ihn zurück nach Berlin, wo er studiert hat. Und da war halt immer noch dieses unbewältigte Problem der fast leeren Autos, die überall die Straßen verstopfen. Also gründete er eben doch, zusammen mit drei anderen, seine eigene Firma. 2020 sollte es losgehen, doch die Pandemie warf alle Pläne über den Haufen.

Die Cityhitcher-App funktioniert ähnlich wie bei den [↗](#) kommerziellen Fahrdiensten Uber oder Bolt. Man gibt Start, Zielort und Zeitwunsch ein, dann wird eine Strecke mit Preisberechnung angeboten. Die Bezahlung Wickelt ein App-integrierter Dienstleister ab.

Eine Fahrt von der Lohmühlenstraße in Alt-Treptow zum Deutschen Theater würde zwei Euro kosten, da sind sogar die Öffis teurer. Der Fahrer bestimmt, was die Fahrt kosten soll, er darf aber keinen kommerziellen Gewinn machen, sonst [↗](#) verstößt er gegen das Personenbeförderungsgesetz. Runkel empfiehlt 20 Cent pro Kilometer für den Fahrer, Cityhitcher als Vermittler wäre mit fünf Cent dabei.

20 Cent hält Verkehrsforscher Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin für viel zu wenig, um Fahrern einen Anreiz zum Mitmachen zu bieten. „Das Autofahren wird ja immer teurer. Wir schlagen 60 Cent vor.“ Das sei immer noch weit unter den Margen, mit denen kommerzielle Anbieter kalkulieren.

Bei besseren Anreizen sehe er ein „riesiges Potenzial“ für App-basierte Fahrgemeinschaften, vor allem am Stadtrand und in ländlichen Räumen. Das Auto werde nicht mehr wie früher als Privatsphäre betrachtet, es gebe also weniger Hemmungen, fremde Leute mitzunehmen.

[↗](#) Vor sieben Jahren hatte es schon mal ein ähnliches Mitfahr-Start-up in Adlershof versucht: [↗](#) Matchrider aus Heidelberg. Der Versuch scheiterte, nach Einschätzung von Matchrider-Geschäftsführer Benedikt Krams aus mehreren Gründen: zu geringes Budget, keine personellen Ressourcen und vor allem zu wenig Marketing und Öffentlichkeitsarbeit. „Wir haben nur die technische Lösung bereitgestellt“, eine Plattform auf der Matchrider-Webseite.

Mehr Mobilität auf dem Land

Im Raum Rhein-Neckar rund um Heidelberg arbeite man deshalb eng mit den Kommunen zusammen. Stadt einer direkten Vermittlung per App würden die Fahrer feste Routen mit festen Haltepunkten abfahren. Damit kopieren sie gewissermaßen den öffentlichen Nahverkehr.

Das kann vor allem auf dem Land Sinn machen, wo es nur eine begrenzte Zahl potenzieller Fahrer gibt. Auch Runkel sieht für sein Businessmodell dort gute Chancen. Er hat sich vor allem das Modell des [↗](#) Fahrdienstes Fliinc angeschaut, der von Mercedes-Benz übernommen wurde und inzwischen nur noch intern eingesetzt wird.

Was die Mobilitätswende in Berlin ausbremst

→ **T+ Mobilitätswende** 93 Prozent wollen nicht auf ihr eigenes Auto verzichten

→ **T+ Berliner S-Bahn-Chef Peter Buchner** „Die neuen Züge werden mehr Menschen vom Auto weglocken“

→ **T+ „Berlin ist ein Autoparadies“** Zahl der Kfz-Zulassungen in der Hauptstadt steigt weiter

Bei Fliinc musste der Fahrer seine Mitfahrer abholen, das habe aber nicht gut funktioniert, sagt Runkel. Er wolle dem Fahrer keine Umwege zumuten. Bei Cityhitcher ist der Mitfahrer derjenige, der Kompromisse eingeht und flexibel ist. Dafür zahlt er auch wenig.

Runkel fährt selber [↗](#) mit dem Fahrrad zur Arbeit, gegenwärtig hat er sich für 100 Euro Monatspauschale in die Factory eingemietet, das Coworking-Biotop für Gründer am Görlitzer Park mit Hunderten von Rad-Abstellbügel für die Nutzer. Autoparkplätze gibt es hier nur wenige. Dennoch sagt Runkel, das Auto sei ein „tolles Verkehrsmittel“. Es werde nur „katastrophal falsch genutzt“.