

Julian Olk Düsseldorf

Aus der Entfernung hätte man meinen können, Herbert Diess sei unter die Staubsauger-Vertreter gegangen. Doch bei der Konstruktion, die der Volkswagen-Chef beim Genfer Automobilsalon im Frühjahr 2018 vorstellte, handelte es sich nicht um ein Haushaltsgerät, sondern um den Prototyp „Cityskater“ von Volkswagen.

Der dreirädrige Elektro-Scooter markierte für den Autokonzern den Einstieg in die Mikromobilität. Mit seinem langen, gebogenen Steuerstab erinnert er an einen Handstaubsauger. Der „Cityskater“ wird mittlerweile in Serie produziert und im Direktvertrieb angeboten.

Noch sind Mikromobile in Deutschland nicht erlaubt, doch in wenigen Wochen wird eine entsprechende Zulassungsverordnung in Kraft treten. Im Ausland haben sich insbesondere E-Scooter vielerorts etabliert. Nicht im direkten Verkauf, sondern auf sogenannten Sharing-Plattformen. Einen staubsaugerartigen Steuerstab haben jene Geräte nicht, vielmehr handelt es sich um klassische Tretroller mit Elektroantrieb.

Nun setzt auch Volkswagen auf ein solches Modell und prüft gleichzeitig einen Einstieg in das Vermietgeschäft. Das erfuh das Handelsblatt von mit dem Projekt betrauten Personen. Der Automobilkonzern lässt von einem Dienstleister bereits E-Scooter mit den Logos seiner Plattform „We Share“ für einen Testbetrieb bekleben. Der Anbieter aus Dortmund kümmert sich auch um die Beschaffung und bietet Software für das Geschäft an.

Volkswagen bestätigte, dass konkrete Projekte zur Mikromobilität in Arbeit seien. Das weitere Vorgehen werde aktuell mit möglichen Partnern geprüft. „Derzeit gibt es allerdings noch keine Entscheidung“, heißt es bei dem Autobauer. Auch Details zu einem Testbetrieb will man nicht verraten.

Anfang des Jahres hatte VW-Vertriebsvorstand Jürgen Stackmann bereits erklärt, das Thema Mikromobilität fest im Blick zu haben. Damals war aber noch die Rede davon, dass der „Cityskater“ und der ebenfalls selbst produzierte Elektroroller „Streetmate“ Teil eines Mietmodells werden könnten.

Zahlreiche Anbieter warten auf den Startschuss

Statt auf diese Eigenproduktionen setzt Volkswagen für ein mögliches Sharingangebot nach Informationen des Handelsblatts nun auf chinesisch-amerikanische Technik. Die E-Scooter für „We Share“ werden vom amerikanischen Hersteller Segway produziert. Seit 2015 befindet sich Segway in Besitz der chinesischen Firma Ninebot.

Am 17. Mai stimmt der Bundesrat voraussichtlich über die „Verordnung für Elektrokleinstfahrzeuge“ ab, E-Scooter würden damit auf deutschen Straßen erlaubt. Zahlreiche Anbieter bringen sich für das Geschäft bereits in Stellung. Allen voran die Start-ups Lime und Bird, Marktführer in den USA, sowie zahlreiche deutsche Gründerteams.

Volkswagens Pläne, als Etablierter in diesem Markt mitzumi-



Unterwegs auf dem Elektroroller: Amerikanische Start-ups wetteifern mit Automarken.

schen, könnten aufgehen, glauben Experten. Zwar hätten die großen Autokonzerne durch ihre Finanzkraft keinen Vorsprung, denn davon hätten alle Anbieter im mit Kapital gefluteten Mikromobilitäts-Markt genug, erklärt Kersten Heineke, Mobilitätsexperte beim Beratungsunternehmen McKinsey. „Aber sie haben den Vorteil, E-Scooter auf ihren bestehenden Plattformen zu integrieren.“

Daher werden sie eine gute Startposition im kommenden, harten Verdrängungswettbewerb haben.“

BMW und Daimler sind dabei, ihre E-Scooter-Sharingmarke Hive aufzubauen. In sechs europäischen Städten ist eine Flotte von mehreren Tausend Geräten bereits unterwegs.

Noch gibt es eine eigene Hive-App für die E-Scooter, doch künftig sollen sie auch über die gemeinsame Sharing-Plattform „Free Now“ der beiden Autokonzerne verfügbar sein.

Testfahrten bislang nur auf Privatgelände

Sobald die Zulassungsverordnung verabschiedet sei, sollen die E-Scooter „so schnell wie möglich“ in mehreren deutschen Städten verfügbar sein, sagt Hive-Chef Tristan Torres Velat. Man führe bereits Gespräche mit Städten, konkrete Abmachungen gebe es aber noch nicht. In Hamburg und München erprobt Hive sein Angebot schon auf Privatgelände.

Die elektrischen Tretroller kommen von Segway. Dabei stellt BMW mit dem X2City auch einen eigenen E-Scooter her. Der hat mit den kleinen Tretrollern aber wenig gemein, wiegt mit 20 Kilogramm fast doppelt so viel und kostet mit 2399 Euro auch ein Vielfaches. BMW sehe den „X2City“ nicht nur als Fahrzeug für die letzte Meile, „sondern als echten Ersatz für den urbanen Betrieb“.

Die Volkswagen-Tochter Seat setzt ebenfalls auf ein Modell, das der Konzern mit Segway entwickelt hat. 530 Fahrzeuge des „eXS“ werden bereits in Madrid verliehen. Nach Deutschland wird der E-Scooter wohl erst einmal nicht kommen: Mit 25 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit verstößt er gegen die Vorgaben der künftigen Zulassungsverordnung.

Volkswagens Premiumtochter Audi baut einen eigenen Elektroroller, beim „e-tron Scooter“ handelt es sich bisher aber lediglich um einen Prototyp. Die Besonderheit: Im Gegensatz zu anderen E-Scootern lässt sich der „e-tron“ wie ein Skateboard mit den Füßen steuern. Das Fahrzeug kann mit einer Hand bedient werden, dadurch ist es zum Beispiel möglich, Handzeichen zu geben oder eine Tasche zu tragen. „In der aktuellen Konzeptphase denken wir auch über mögliche Verleihmodelle für den „e-tron Scooter“ nach“, sagt Thorsten Schrader, Projektleiter Mikromobilität bei Audi. Bis dato erscheine der Direktvertrieb aber attraktiver.

Die Anbieter probieren viel aus, fest steht nur eins: Den Menschen in Deutschland steht bald ein weiteres Verkehrsmittel zur Verfügung.

Die Autokonzerne haben eine gute Startposition im harten Verdrängungswettbewerb.

Kersten Heineke
 Mobilitätsexperte McKinsey

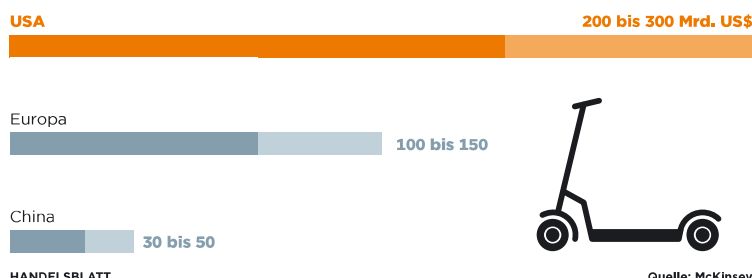
Mikromobilität

Der Volks-Scooter

Bald werden elektrische Tretroller auf deutschen Straßen erlaubt. Volkswagen bereitet den Einstieg ins Vermietgeschäft vor – und ist damit nicht der einzige Autokonzern.

Der Markt für Mikromobilität

Geschätzte Größe 2030 in Milliarden US-Dollar



Quelle: McKinsey