

Unterwegs im Schwarm



Eine Generation, verspielt und jung, die sich das Auto gern teilt

Carsharing boomt, weil viele Menschen kein Auto mehr besitzen wollen. Entlastet die Kultur des Teilens auch den Stadtverkehr?

Von Thomas Huetlin und Angela Gatterburg

ERST GESTERN hat sich James Longbotham wieder gedacht, was für eine fabelhafte Sache es doch ist, dass er kein Auto besitzt.

Er war bei einem Freund zum Dinner eingeladen. Schöne Adresse im hippen Kreuzberg, aber nicht weit vom Esstisch lagen vier große, schwarze Teile, die nach Schmutz und Gummi rochen.

„Was ist das denn?“, fragte Longbotham, der ein zurückhaltender Mensch ist.

„Meine Winterreifen“, erklärte der Gastgeber. Er besitze keinen Keller, und irgendwo müssten die Dinger ja hin.

Also ins Wohnzimmer.

Longbotham, 29, schwarze Sonnenbrille, blaues T-Shirt, fährt zur Arbeit. Draußen ziehen der Gendarmenmarkt, das Gesellschaftsrestaurant Borchardt mit seiner großen roten Markise vorbei. Es ist neun Uhr morgens, die Straßen sind leer. Longbotham sitzt in einem Elektroauto, es gehört ihm nicht. Er bezahlt dafür 28 Cent pro Minute an die Firma Citroën.

Longbotham gehört zu jener Generation, die für viele Branchen ein Problem ist, weil sie aussieht wie ein Schwarm auf der Flucht.

Verlage, Buchhändler, Fernsehanstalten, Musiker, Filmschaffende, sie alle fürchten sich vor dieser Generation, manche offen, die meisten heimlich, weil sie glauben, sich mit ihren Sorgen lächerlich zu machen. Der große warnende Zeigefinger kommt

ganz schlecht. Der Schwarm bewegt sich dann nicht nur weg von solchen Leuten, er fängt auch noch an, sie zu hassen und zu verhöhnen im Netz.

Niemand möchte Ärger mit diesem Schwarm, der nicht einmal besonders schnell ist. Niemand möchte dem Schwarm in die Quere kommen, es ist ja klar, wohin die Richtung geht: weg von den traditionellen Medien. Und eines dieser Medien ist das Auto.

IN BERLIN VERZICHTETEN bereits 2012 46 Prozent der Einwohner auf ein eigenes Auto. In New York waren es 56 Prozent. Wer sich in Großstädten noch ein Auto leistet, fährt es nicht besonders oft. In München ist ein Auto durchschnittlich 45 Minuten am Tag in Betrieb. Die restliche Zeit steht es. Nur die Kostenuhr läuft immer: Versicherung, Steuer, Wertverlust und oft Parkgebühren.

„Nur um so ein Auto am Leben zu halten, müsste ich ungefähr 2000 bis 3000 Euro pro Jahr rechnen“, sagt Longbotham. Dazu kämen die Anschaffungskosten und der Wertverlust. Mit Carsharing hat er Aufwendungen von vielleicht 20 Euro pro Monat. Und keine Winterreifen neben dem Esstisch.

Die Industrie, die Menschen wie Longbotham nicht verlieren will, rennt dem Schwarm hinterher: mit Carsharing, das durch alternative Bezahlmodelle das Auto wieder interessant machen soll.

Daimler stellt durch sein Tochterunternehmen car2go beispielsweise in München, Köln und Berlin eine Smart-Flotte zur Verfügung. BMW mit DriveNow Mini Cooper, 1er BMWs und X1. Citroëns Modell Multicity den elektrogetriebenen C-Zero, die Bahn mit Flinkster verschiedene Modelle vom Fiat 500 bis zum Golf.

Selbst Opel, die kaum rettbar Dauerkrisen-Marke, hat sich mit einer groß angelegten Kampagne zum Imagewandel namens „Umparken im Kopf“ auch dem Teilen zugewandt. Gerade ging Opel mit einem eigenen Free-Floating-Angebot in Berlin an den Start. Dort wurden Ende August unter dem Markennamen Spotcar 100 Opel Adam platziert.

Beim Free-Floating-Carsharing (FFC, auf Deutsch: frei schwebend), Angeboten, zu denen auch car2go und DriveNow gehören, können die im Stadtgebiet verteilten Autos jederzeit gebucht und gefahren werden, ohne Vorbestellung. Ein Merkmal von FFC ist das One-Way-Fahren: Man macht sogenannte Einwegfahrten, bringt den Wa-

gen nicht zu seinem Ursprungsort zurück, sondern stellt ihn einfach irgendwo ab.

Die verschiedenen Carsharing-Systeme rechnen im Wesentlichen nach Zeit ab, 29 Cent pro Minute bei car2go, 28 Cent pro Minute beim Multicity, 31 Cent pro Minute bei DriveNow. Der Kunde meldet sich bei einer der Firmen oder bei mehreren an, zahlt eine Aufnahmegebühr, wird registriert und erhält einen Chip oder eine andere Identifizierung zugesandt. Über eine App im Smartphone erfährt er, wo das nächste Auto steht.

Wenn die Fahrt beendet ist, parkt er, steigt aus und geht; die Rechnung wird per Mail aufs Telefon geschickt. Ein Service, der sich offenbar bewährt. Waren es Ende 2011 noch 260 000 registrierte Carsharing-Nutzer in Deutschland gewesen, so sind es derzeit über eine Million.

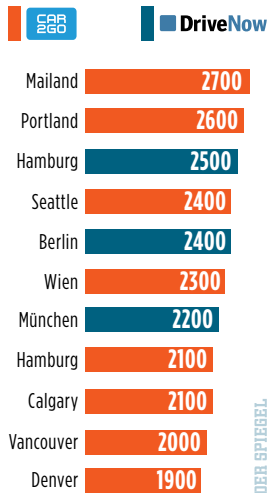
„Die Shared Mobility wird sich in Zukunft schnell weiterentwickeln, weil Informations-, Buchungs- und Bezahlungsprozesse über das Netz noch einfacher werden“, heißt es in einer neuen Studie der Unternehmensberatung Roland Berger. Darin wird den Carsharing-Firmen eine goldene Zukunft prognostiziert. Der Markt der geteilten Mobilität werde um bis zu 35 Prozent pro Jahr wachsen.

Dieser Schub hat Folgen – auch für die Umwelt. In Deutschland, so berichtet das Fraunhofer-Institut, werde sich die Zahl der Autos bis zum Jahr 2050 halbieren. „Die Städte sind grün, lebenswert, fußgänger- und radfahrerfreundlich; Carsharing-Parkplätze und Radstationen gibt es an allen größeren Haltepunkten“, schreiben die Verfasser der Studie „Vision für einen nachhaltigen Verkehr in Deutschland“. Sogar in den USA, Energieverbraucher Nummer eins der Industriestaaten, wird kalkuliert, dass ein Carsharing-Wagen in Zukunft mindestens acht private Pkw ersetzt.

Longbotham hat Linguistik studiert, heute arbeitet er als Programmierer bei einer Softwarefirma in Berlin-Mitte. Vor sechs Jahren ist er nach Deutschland gezogen. Er kommt aus Denver, Colorado, einem dieser Orte, wo das Auto bis vor Kurzem noch vergöttert wurde. Wenn in einem Haus fünf Erwachsene wohnten, standen davor fünf Autos. „In Denver war dein Auto dein wichtigster Besitz, es war Ausdruck deiner Persönlichkeit“, sagt Longbotham. Er selbst besaß einen Dodge Neon. Was sagte das Fahrzeug über ihn aus? „Verspielt, Fun, bunt, jung und dass mir meine Schwester das Auto vererbt hat“, sagt Longbotham. Er sei froh, die Kiste los zu sein.

City-Flotte

Städte mit den meisten Carsharing-Fahrten pro Fahrzeug und Jahr*



Quelle: Civity * harmonisiert auf 24 Monate Betriebsdauer April 2013 bis März 2014

DER SPIEGEL



„DER DEUTSCHE MARKT IST JETZT SCHON GESÄTTIGT.“

das, was die Popmusik vor einigen Jahren erlebte – sie werden neu vermarktet, als Besitz auf Zeit.

Rund ein Viertel der Deutschen findet es völlig in Ordnung, bestimmte Produkte mit anderen zu teilen, wie eine Studie der Universität Lüneburg ermittelte. Diese Gruppe wächst und legt, so die Ergebnisse der Studie, mehr Wert auf Nachhaltigkeitsaspekte (89 Prozent) und soziale Verantwortung der Unternehmen (84 Prozent) als etwa auf die Modernität von Produkten (29 Prozent).

Wie nachhaltig aber ist Carsharing tatsächlich, wie ist der Trend aus stadtoökologischer Sicht zu bewerten? Eine Studie der Hamburger Beratungsfirma Civity hat unter dem Titel „Urbane Mobilität im Umbruch?“ weltweit Free-Floating-Carsharing untersucht. Dazu wurden über einen Zeitraum von einem Jahr rund 115 Millionen Datensätze erfasst und ausgewertet.

Einerseits sieht Studienautor Stefan Weigele einen globalen Massenmarkt entstehen, für 2020 errechnet er ein Umsatzpotenzial von bis zu 1,4 Milliarden Euro. Allerdings müsste sich dazu die Anzahl der Anbieterstädte von jetzt 30 global auf rund 140 erhöhen, also nahezu verfünffachen.

Weigele: „Der deutsche Markt ist jetzt schon gesättigt. Alle großen Anbieter streben weltweit in weitere Metropolen, neue Carsharing-Anbieter werden dazukommen.“ Was die Entlastung des Stadtverkehrs angeht, fällt das Fazit der Studie ernüchternd aus. „Lediglich ein Promille der gesamten Stadtmobilität findet mit Free-Floating-Carsharing statt. Das bringt keine Entspannung für die Ballungsräume.“

Grund dafür ist, dass FFC eine Form von „Bequemlichkeitsmobilität“ im Nahbereich sei, sagt Weigele. Die Fahrten, so zeigt die Studie, dauern rund 15 Minuten, ein hoher Anteil findet innerhalb und zwischen „angesagten“ Stadtvierteln statt, oft sind es nur wenige Kilometer. Und: Die Fahrten finden keineswegs zur Hauptverkehrszeit, sondern meist erst zwischen 18 und 21 Uhr statt.

Die durchschnittliche Auslastung der Free-Floating-Fahrzeuge ist denn auch eher gering: In Berlin sind es rund 62 Minuten am Tag, in vielen anderen Städten weniger. Weigele: „Die Autos werden etwas mehr benutzt als ein privater Pkw, aber im-

mer noch zu wenig, um als stadtverträglich zu gelten.“ Die Masse des Verkehrs wird nach den Ergebnissen der Studie mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad oder dem privaten Pkw abgewickelt.

Weigele will seine Studie allerdings nicht als pauschale Kritik am Free-Floating-Carsharing verstanden wissen. „Wir sind nicht gegen diese Angebote, sind aber der Meinung, dass man sie richtig bewerten und einordnen muss. Baut man in einer Stadt Fahrradwege aus oder verdichtet die Taktfrequenz von Bahnen, bringt das eine wesentlich deutlichere Entlastung des Stadtverkehrs.“

Die Studie hat auch die Nutzung von car2Go und DriveNow verglichen (siehe Grafik). An der Spitze steht Mailand mit etwa 2700 car2Go-Fahrten pro Fahrzeug und Jahr. Ein Grund dafür ist, so Weigele, dass die Stadt den Verkehr mithilfe einer City-Maut steuere und das Sharing-Angebot auf diese Weise attraktiv mache.

WIRD DIE WELT ALSO BESSER, sozialer, ökologischer, nur weil die Menschen durch das Smartphone das Teilen und Nicht-Besitzen entdeckt haben? So wie es aussieht, verlagern sich vor allem die Märkte. Das ist möglicherweise gut für Anbieter, die fieberhaft nach der nächsten Lücke in der Internetökonomie suchen.

Alexander Ertner ist so jemand. Immer auf dem Sprung ins nächste Internetgeschäft. Ertner sitzt in einem Mini-Cooper der Firma DriveNow, das Dach ist zurückgefahren, der Berliner Spätsommer zieht vorüber. Ertner war schon bei einigen Startups beschäftigt.

Derzeit arbeitet er bei der Firma Chocri als Vertriebsleiter, einem Unternehmen, bei dem der Kunde unter anderem seine eigene Schokolade zusammenstellen kann, jeder nach seinem Geschmack, 27 Milliarden Möglichkeiten bietet Chocri nach eigener Aussage.

Ertner fährt die Chausseestraße in Berlin entlang. Er interessiert sich für ein Neubauprojekt namens „The Garden“. 4500 Euro pro Quadratmeter, allein der Stellplatz soll 32 000 Euro kosten.

32 000 Euro, nur, um das Auto abends zu parken.

Mal wieder so ein Argument, das gegen den eigenen Pkw spricht. ■

„Ein Auto gehört nicht zu den ersten hundert Dingen, die wichtig sind in meinem Leben“, sagt Longbotham.

Der wichtigste Gegenstand ist ihm wie den meisten seiner Generation das Smartphone. Es ermöglicht ihm, durch den digitalen und realen Raum zu gleiten. Es ermöglicht ihm in der modernen Stadt an jeder Station des Tages zu bekommen, was er braucht.

Für junge Menschen gibt es Dinge, die weit wichtiger sind als das Auto. „Junge Leute heute wollen mobil sein, und ein Handy bietet ihnen da ganz andere Möglichkeiten als ein Auto“, sagt Michael Kuhnndt, Experte für nachhaltigen Konsum und Geschäftsführer des Wuppertaler Forschungsinstituts CSCP. Früher war das Auto ein Objekt, das jeder haben musste, es symbolisierte Selbstständigkeit und Erwachsensein. Das ist nicht mehr so. Die Jungen sind häufig virtuell und häufig global unterwegs, bei beidem hilft das Handy; ein Auto nutzt nichts beim Trip nach Honduras, Neuseeland oder Vietnam. Das Auto gelte den Jungen, sagt Kuhnndt, „als zu schwer, als zu große Belastung“.

Carsharing ist Teil eines gesellschaftlichen Trends, der darin besteht, dass Konsumenten es angenehm finden, gewisse Gebrauchsgegenstände eben nicht zu besitzen, sondern sie mit anderen zu teilen. Autos eignen sich besonders gut zum Teilen, weil sie zu den teuersten Konsumgütern zählen und trotzdem die meiste Zeit ungenutzt herumstehen. Autos widerfährt nun