

Nimm mich!

Ein eigenes Auto – für viele junge Deutsche gilt das als lästig und überholt. Mit Car-Sharing-Modellen versucht die Autoindustrie, eine Großstadtklientel zu halten, die gerade den Luxus des Teilens entdeckt. *Von Thomas Hüetlin*

Im rosafarbenen Licht des Morgens rollt der Wagen los in einer kleinen Gasse in Rom. Es geht weiter, vorbei an piniengesäumten Straßen, an Dörfern auf Hügelspitzen, vom Meer aus über Serpentine hinauf zu schneebedeckten Bergen. Dann Paris, London, schließlich die grünen Hügel von Schottland, die wie ein riesiger Golfplatz aussehen.

Es ist der alte Traum vom Auto, der hier noch einmal vorgeführt wird. Einsteigen in etwas, das Geborgenheit vermittelt, gemütlich und übersichtlich wie ein Wohnzimmer. Dann aufbrechen, ins Ungewisse, ins Abenteuer, weg vom Alltag, ein Rausch der Sinne mit großartigen Landschaften, Freiheit, Geschwindigkeit.

Matthias Lorenz-Meyer klickt auf die Maus seines Rechners und hält den Film an. Drei Wochen war er unterwegs, von Rom nach Edinburgh mit zwei Tankfüllungen. Aber das Auto gehörte nicht ihm, sondern Ford. Lorenz-Meyer ist gut bezahlt worden für diese Reise. Es war ein Werbefilm. Sein eigenes Auto, einen Renault Twingo, hat Lorenz-Meyer im vergangenen Jahr verkauft. „Ich bin froh, dass er weg ist“, sagt Lorenz-Meyer. „Der Wagen war eine Last.“

Lorenz-Meyer ist Werbe-Model und Internetunternehmer, er ist kein Aussteiger, kein Freak. Er ist einer von vielen deutschen Großstadtbewohnern unter 40, die der Autoindustrie Rätsel aufgeben und Sorge bereiten, weil sie keinen Wert mehr darauf legen, ein Auto zu besitzen.

Im Autoland Deutschland, in dem die Autoindustrie noch immer als Schlüsselbranche gilt, kommt das der Aufkündigung eines Generationenvertrags gleich.

In Berlin verzichten bereits 46 Prozent der Einwohner auf ein eigenes Auto, in New York sind es schon 56 Prozent. Wer sich in Großstädten noch ein Auto leistet, nutzt es nicht besonders oft. In München ist ein Auto durchschnittlich nur 45 Minuten pro Tag in Betrieb. Die restliche Zeit steht es. Nur die Kostenuhr läuft: Versicherung, Steuer, Wertverlust, möglicherweise auch Parkgebühren.

Wenn Rainer Brüderle sagt, jeder solle sagen können „Mein Geld, mein Haus, mein Auto“, so spricht er, zumindest was

das Auto angeht, für immer weniger junge Deutsche.

Für viele Bewohner größerer Städte gilt das eigene Auto als entbehrlich, als etwas, das einengt und nervt, weshalb die Absatzzahlen bei der Zielgruppe der Zukunft, den Jungen, deutlich gesunken sind. Die Klientel der Neuwagenkäufer wird älter: Seit 1995 ist das Durchschnittsalter von 46 auf 52 Jahre gestiegen, das sind Werte wie bei ARD oder ZDF.

Für junge Leute 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

**Mein Geld, mein Haus,
mein Auto: Hier
funktioniert das alte Ver-
sprechen nicht mehr.**

global unterwegs, bei beidem hilft das Handy; ein Auto nutzt nichts beim Trip nach Honduras, Neuseeland oder Vietnam. Mit dem Handy, sagt Kuhnndt, „eröffnen sich tatsächlich die Möglichkeiten, an verschiedenen Orten der Welt leben zu können“. Das Auto gelte den Jungen „als zu schwer, als zu große Belastung“.

Die Industrie, die ihre junge Kundschaft nicht verlieren will, tritt die Flucht nach vorn an: mit Car-Sharing, das durch alternative Bezahlmodelle das Auto wieder interessant machen soll. Mercedes stellt durch sein Tochterunternehmen „car2go“ Smarts beispielsweise in München, Hamburg, Köln und Berlin 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.

Die Benutzung wird im Wesentlichen nach Zeit abgerechnet, 29 Cent pro Minute bei car2go, 28 Cent bei 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 jeweils einen Chip 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 Abrechnung wird per Mail aufs Telefon geschickt. Ein unkomplizierter Service, der sich offenbar bewährt. Sind es Ende 2011 noch gut 260 000 registrierte Car-Sharing-Nutzer in Deutschland gewesen, so waren es Anfang dieses Jahres bereits über 450 000.

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

Car-Sharing 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. Der Kompass dieses neuen Teilens ist das Smartphone. Es ermöglicht es dem Einzelnen, durch die moderne Stadt zu gleiten und an jeder Station des Tages zu bekommen, was er braucht.

Es spiegelt die Flexibilität der neuen Lebensstile und Arbeitsbiografien. Für den Internetunternehmer Matthias Lorenz-Meyer, 38, bildet das Smartphone das Zentrum seiner Existenz. Für eine Frau wie Constanze Siedenburger, Grafikdesignerin und Sprecherin der Grünen für schul- und sportpolitische Fragen in Berlin-Pankow, bilden der Kiez und die Familie das Zentrum, aber als Verkehrsteilnehmerin hat sie vieles mit Lorenz-Meyer gemein. Auch sie hat ihren Wagen



Car-Sharing-Kunde Lorenz-Meyer



Car-Sharing-Kundin Siedenburg



Stadträder in Hamburg, Gemeinschaftsgarten in Dortmund: „Teilen ist sauber, frisch, urban, postmodern – Besitzen ist langweilig, egoistisch,

verkauft und fährt jetzt Autos, die ihr nicht gehören. Wenn man die beiden, den überzeugten Single und die basisnahe, grüne Mutter von zwei Kindern, begleitet, bekommt man eine Ahnung, wie die Fortbewegung der nächsten Jahre in westlichen Großstädten funktionieren könnte.

Morgens gegen zehn Uhr steht Matthias Lorenz-Meyer vor seinem Büro in der Berliner Torstraße. Es beginnt zu regnen. Lorenz-Meyer holt sein Telefon heraus, tippt auf eine Sammel-App mehrerer Car-Sharing-Anbieter, er hat die Chips dreier Firmen. Über hundert kleine Punkte erscheinen auf einem Berliner Stadtplan – die zur Verfügung stehenden Autos zwischen Charlottenburg und dem Ostbahnhof. Das nächste steht in der Schröderstraße, drei Minuten entfernt. Es ist ein Multicity-Citroën, ein Elektroauto, zu 86 Prozent aufgeladen, sagt die App.

Lorenz-Meyer reserviert und geht los. Auf dem Weg zum Mietauto kommt er an einem skandinavischen Möbelgeschäft vorbei und begrüßt einen dunkelhaarigen Israeli, den er als Amir vorstellt. Amir sei ein reicher Unternehmer, der nun auch in Berlin aktiv werden wolle, sagt Lorenz-Meyer. „Arm, aber sexy, das war einmal“, schiebt er hinterher.

Der Multicity-Citroën steht unter einem Baum, Vögel haben sich auf dem weißen Dach erleichtert. Lorenz-Meyer entriegelt das Auto mit einem Chip. Er holt den Schlüssel aus dem Handschuh-

fach, drückt den Startknopf. Die Geräuschlosigkeit des Elektroautos, die fahlgrauen Sitze, das graue Plastik des Armaturenbretts – das Auto fährt, ist sauber, funktional, mehr nicht. „Hat den Charme eines Dixi-Klos“, sagt Lorenz-Meyer und stößt zurück. „Normalerweise piepen die neuen Autos doch immer“, sagt er, legt den Vorwärtsgang ein und parkt aus, ohne sich noch einmal umzusehen.

Lorenz-Meyer blickt zufrieden über das graue Lenkrad. „Man erlebt viel

„Es hat den Charme eines Dixi-Klos“, sagt er und setzt sich zufrieden ins Auto.

mehr, wenn man kein eigenes Auto mehr hat“, sagt er.

„Wäre ich jetzt mit einem Porsche Cayenne aus der Tiefgarage unter meinem Büro losgefahren, das wäre ziemlich langweilig gewesen.“ Er wüsste jetzt nicht, dass Designer-Holztruhen bei gewissen skandinavischen Möbelhändlern völlig überteuert seien. Er wäre nicht in Amir hineingerannt, der vorhabe, den Markt in Berlin zu beleben. Er würde vielleicht potentielle Mitfahrer mit seinem schlechten Musikgeschmack nerven und alte CDs abnudeln. Das Leben sei

bunter, aufregender, vielfältiger ohne eigenes Auto.

Und so wie die New Yorker Autorin Rachel Botsman es sieht, ist Car-Sharing erst der Anfang zu mehr Sharing überall.

Brachliegende Gartenflächen zum Aufbau von Gemüse, Parkplätze, Fahrräder, Werkzeug, Haustiere: Es gibt eine weltweite Hinwendung zur gemeinschaftlichen Nutzung.

Es gibt auch schon Unternehmer, die reich werden mit diesem Trend. Der Zimmervermittlungs-Service der Firma Airbnb ist ein Beispiel dafür. Erfunden wurde er von drei Kaliforniern, die vor fünf Jahren angingen, Schlafsackübernachtungen auf Luftmatratzen zu organisieren, und jetzt hat die Firma einen Wert in Milliardenhöhe. Airbnb vermittelt Übernachtungsmöglichkeiten fernab des normalen Hotelbetriebs in mittlerweile 192 Ländern. In Wohnungen, Häusern, aber auch in Schlössern, in Iglus, in Tipis, in ausgerichteten Flugzeugen und Baumhäusern. Airbnb wurde in nur fünf Jahren mit 350 000 verfügbaren Betten der Branchenkönig weltweit. Im Gästezimmer, wo früher der Freund übernachtete, schläft jetzt der zahlende Kunde von Airbnb.

Botsman beobachtet eine Wiederkehr der alten Kultur des Marktplatzes, wo Tausch und Handel per Handschlag blühten, übertragen auf das globale Dorf mit Hilfe des Internets. Das Internet als mühelos zugänglicher Marktplatz ist die vor-



ängstlich und rückständig“

läufig letzte Stufe einer Entwicklung, die mit dem Verketteten von Informationen begann. Dann kam das Anbieten und Verschicken von Waren. Das Internet wurde mit Ebay und Amazon zum Versandhaus. Es ging weiter mit den sozialen Netzwerken, dem Bilden von Gemeinschaften, mit dem Teilen von Fotos, Videos, Meinungen und Wissen, und das findet jetzt seine Fortsetzung mit der gemeinsamen Nutzung von Konsumgütern.

Die vielleicht wichtigste Erfindung in dieser neuen Welt des Teilens ist das Wiederentdecken einer uralten Sozialtugend – Vertrauen. Wenn Menschen anderen wildfremden Menschen Zimmer in ihrem Zuhause vermieten, Werkzeuge leihen, Fahrräder und Segelboote gegen Bezahlung borgen, geht das nur mit der Grundannahme, dass dabei nichts wirklich Schlimmes passieren kann. Und dass, wenn doch etwas Schlimmes passiert, eine Versicherung da ist, die den Schaden übernimmt.

Es werden „Fähigkeiten, Räume, materielle Besitztümer geteilt wie nie zuvor“, sagt Botsman. Dass der Zugang zu Dingen deren Besitz ersetzt, ist für sie auch ein Abschied vom Hyperkonsum des 20. Jahrhunderts. Eine amerikanische Familie von heute besitzt durchschnittlich die doppelte Anzahl von Dingen wie eine amerikanische Familie vor 25 Jahren. Die Keller und Lagerhallen sind voll mit Rollerskates, Bohrmaschinen, Kleintierkäfi-

gen, Brotbackmaschinen, alten Mobiltelefonen und Kinderfahrrädern. Dinge, die einmal dringend, ganz schnell und unbedingt hermussten und die nun im Aufbewahrungsdunkel vor sich hin dümmern – weil keiner sie braucht.

Mit einer Gartenschere tritt Constanze Siedenburger, Anfang vierzig, aus ihrem Haus am Prenzlauer Berg, Marienburger Straße. Heute will die Pankower Grüne in Weißensee Plakate gegen den Fluglärm wieder abmontieren, die ihre Partei dort aufgehängt hat. Nach Weißensee sind es ungefähr vier Kilometer. Siedenburger sucht ein Auto.

Schräg gegenüber von Siedenburgs Haus steht ein Multicity-Wagen, aber der interessiert sie nicht. Siedenburger hat nur die App der BMW-Tochter DriveNow geladen. Die Autos sind mit 31 Cent pro Minute teurer als die von Multicity und weniger ökologisch.

Dafür haben sie in Siedenburgs Wahrnehmung einen klaren Vorteil. Sie sind schicker und schneller. Constanze Siedenburger fährt gern Auto.

Auf ihrem Display erscheint ein Mini Cooper, Adresse Marienburger Straße 36. Mit schnellen Schritten nähert sich Siedenburger ihrem Ziel, aber angekommen, findet sie nur einen Bauwagen und eine Plastiktoilette. Wieder Telefon, wieder suchen: In der Winsstraße 28 soll ein schwarzes Mini Cabrio stehen, Name „Oliver“. Siedenburgs Augen hellen sich auf. Sie re-

serviert den Wagen, aber als sie den Chip auf ihrem Führerschein an die Windschutzscheibe hält, passiert – nichts.

„Oh, das ist ja echt bescheuert, dass der jetzt schon wieder weg ist“, sagt Siedenburger. Trotzig drückt sie die Taste weiter. Ein Mann kommt angerannt. Vollbart, Adidas-Turnschuhe, Typ Prenzlauer-Berg-Immobilienmakler, genervt fragt er: „Wollen Sie mir etwa mein Auto wegnehmen?“

Ohne eine Antwort abzuwarten, öffnet er mit seinem Chip das Cabrio, braust davon. Bei Autofahrern des alten Typus wäre so etwas Anlass für lautes Geschrei gewesen, mindestens. Bei Siedenburger ist das anders. Der Glaube, vorn dran zu sein, fortschrittlich und modern, verschafft ihr Geduld, auch wenn es etwas länger dauert. 42 Minuten nachdem sie mit der Suche begonnen hat, findet sie endlich einen Mini, der da steht, wo ihn ihre App verortet, und der sich mit dem Chip auch öffnen lässt.

Autos eignen sich besonders gut zum Teilen, weil sie zu den teuersten Konsumgütern zählen und trotzdem die meiste Zeit ungenutzt herumstehen. Autos widerfährt nun das, was die Musik vor zehn Jahren erlebte – sie werden neu vermarktet, als Besitz auf Zeit.

„Teilen ist sauber, frisch, urban, postmodern; Besitzen ist langweilig, egoistisch, ängstlich und rückständig“, findet der amerikanische Autor Mark Levine, und wenn er recht hat, wird der Wandel von Dauer sein. Wenn die Anstrengung, die den Einzelnen zum Besitzer werden lässt, einmal sozial entzaubert sei, so glaubt er, gebe es selten einen Weg zurück. Er sieht Prozesse, die kaum mehr umkehrbar seien: „Teilen verhält sich zum Besitzen wie der iPod zum 8-Spur-Tonband, wie die Solaranlage zum Kohlebergwerk.“

Lorenz-Meyer biegt in eine der kleinen, mit Kopfsteinpflaster belegten Straßen des Prenzlauer Bergs ein. Hinter einem Müllwagen muss er bremsen. Es geht nicht weiter, die Müllmänner scheinen verschwunden, nur die Minuten ticken weg, 28, 56, 84 Cent, drei Minuten, keine Müllmänner, nur Regen. Warten ist beim Car-Sharing teuer.

Die Idee, seinen Twingo abzuschaffen, kam Lorenz-Meyer, als ihm eine App für Haushaltskosten verriet, dass sein Auto mit Reparaturen, Falschparkzetteln, Versicherung, Wertverlust und Benzin rund 3000 Euro im Jahr kostete. Es war mit großem Abstand der unrentabelste Posten in seinem Leben, es fiel ihm leicht, das Ding abzustoßen – auch, weil der Twingo nie mehr war als eine Karre, um Zeug zu transportieren. Unter anderem ihn selbst.

Der Multicity-Wagen wird nun abgestellt. Lorenz-Meyer schlägt den Kragen seiner Lederjacke hoch, hastet 30 Meter den Bürgersteig entlang, öffnet die Tür



JUPP DÄRCHINGER IM ADS DER FES

Picknick in der Eifel 1957: Das Fahrzeug als Familienmitglied

zu einem Zimmer, das aussieht wie ein alternatives Plüschcafé in den siebziger Jahren. Grünes Sofa vom Sperrmüll, an der Wand ein Filmplakat, ein Kinderfilm, „Hexe Lilli“.

Es ist eine Casting-Agentur für Werbedrehs, gesucht werden Darsteller für den Partnervermittlungsdienst Parship.

„Italienische Frauen schauen auf die Schuhe, deutsche Frauen schauen aufs Auto“, hat Lorenz-Meyer vorher gesagt. Es sind gutaussehende Frauen beim Casting. Der Multicity-Wagen steht draußen, ökologisch wertvoll, aber leider so unsexy wie Berlin ohne Geld.

Möglicherweise schauen die Frauen in Deutschland aber auch bald woandershin. Fast ein Viertel der Deutschen findet es jedenfalls schon jetzt völlig in Ordnung, bestimmte Produkte mit anderen zu teilen, wie eine Studie der Universität Lüneburg ermittelte. Professor Harald Heinrichs bezeichnet diese Gruppe als „sozialinnovative KoKonsumenten“ – kollaborative Verbraucher.

Sie leben in Städten, haben ein mittleres Einkommen, sind gut gebildet und legen hohen Wert auf ein abwechslungsreiches Leben. Besitzstreben gilt ihnen nicht mehr als höchstes Gut, stattdessen sind ihnen eine gesunde Umwelt und gute soziale Beziehungen wichtig. Die spezielle Bindung ans Auto, die es zum Statussymbol, zum Spiegel der Persönlichkeit oder zu einer Art Familienmitglied werden

ließ – sie funktioniert bei diesen Leuten nicht mehr.

Vielleicht ist tatsächlich die Abwrackprämie mitverantwortlich, wie es der Bremer Forscher Peter Kruse vorhersagte. Als die Verschrottungsprämie 2009 in Kraft trat, prophezeite er, dass dadurch die „Abwertung des Konsumguts Auto“ vorangetrieben werde; das Auto, früher ein aufwendig gestaltetes Kultobjekt, werde mehr und mehr zum „nüchternen Werkzeug der Mobilität“.

Sie sucht nicht den Verzicht, das merkt man, wenn sie in einen fast fabrikfrischen Mini steigt.

Jedenfalls wächst die Gruppe der KoKonsumenten, und in den Planungen der Car-Sharing-Unternehmen spielen sie eine große Rolle. Laut der Lüneburger Studie legen sie mehr Wert auf Nachhaltigkeitsaspekte (89 Prozent) und soziale Verantwortung der Unternehmen (84 Prozent) als zum Beispiel auf die Modernität von Produkten (29 Prozent). Es muss also nicht mehr immer nur das allerneueste Ding sein.

Constanze Siedenburger fährt vorbei an einem gewaltigen Stau die Prenzlauer Allee hinauf nach Weißensee, Plakate gegen

die Verschmutzung der Umwelt mit Fluglärm entfernen. Siedenburger findet insgesamt vier Plakate. Die Aktion dauert aber fast eine Stunde. So richtig effektiv ist das nicht, früher hätte sie dafür wahrscheinlich ihr Fahrrad genutzt, aber jetzt gibt es ja DriveNow, und selbst Grüne können wieder mit gutem Gewissen Auto fahren.

Siedenburger gehört zu denen, die den Prenzlauer Berg zu dem gemacht haben, was er heute ist: sauber herausgeputzte Altbausubstanz, grüne Spielplätze, üppige Parks, vollbesetzte Cafés und keine Parkplätze. Für den Erfolg linksökologischer Sanierungskultur bedanken sich jetzt ausländische Investoren, die in Prenzlauer Berg zuschlagen wie beim Schlussverkauf.

Anfang der neunziger Jahre war das weit weg. In den Ruinen von Vierteln wie Prenzlauer Berg entwickelten sich damals jene alternativen Werte, aus denen in Universitätsstudien jetzt „sozialinnovative KoKonsumenten“ gebastelt werden. Siedenburger zog in ein auffälliges Haus damals, aber sie stieß dort auf eine Gemeinschaft, die zusammenhält bis heute. Inzwischen gibt es Balkone, Zentralheizung und warmes Wasser, aber immer noch teilt man viele Dinge. Musik und Filme gehören dazu, Kinderkleidung, im Parterre steht ein Gemeinschaftsraum mit Musikinstrumenten.

Beim Car-Sharing trifft sich Siedenburgs alternativ-modernisierter Kiez-Kosmos mit der digital-pragmatischen Welt von Lorenz-Meyer, der nie besonders interessiert war an Kommunen und Kollektiven und den anderen K-Ungetümen, die aus dem Teilen eine Ideologie erzwingen wollten.

Das neue, im Netz entstandene Teilen ist mehr ein Entgrenzen der Individualität als deren Beschränkung. Im Grunde ist dieses neue Teilen eine ziemlich luxuriöse Angelegenheit, so wie das Leben überhaupt am Prenzlauer Berg im Jahr 2013. Manchmal, sagt Siedenburger, sieht sie jetzt einen Bentley oder einen Porsche Cayenne in ihrer Nachbarschaft. Sie will sie nicht besitzen, aber sie findet manche durchaus schön.

Siedenburger betreibt das Teilen nicht als Verzicht, das merkt man, wenn sie in einen fast fabrikfrischen Mini steigt, den sie sich vom eigenen Geld niemals leisten könnte oder leisten würde. Dann wird sie auf dem Display gefragt, wie sie die Sauberkeit des Fahrzeugs beurteile.

Wenn es nicht absolut sauber ist, schnaubt sie ein wenig verächtlich. Und drückt bei „geht so“. Vielleicht hat der neue Luxus, der sie umgibt, schon ein wenig auf sie abgefärbt.



Video:
Berlin bastelt

spiegel.de/app312013sharing
oder in der App DER SPIEGEL