

MIETWAGEN

# Geld oder Liebe

Zwei Berliner entwickelten eine neue Geschäftsidee: Wer sein Auto nicht braucht, gibt es zur Vermietung frei.

Für Hersteller von Autonippes ist einer wie Stephan Klonk die Höchststrafe. Dem Berliner Fotodesigner fehlt jegliche emotionale Beziehung zu seinem Mobil. Kein Fuchsschwanz ziert die Antenne, kein Dufttannenbäumchen baumelt am Rückspiegel, kein Wackelkopfdackel, nichts. Klonk will nur, daß sein Auto funktioniert.

Doch neuerdings betrachtet der 35jährige seinen Opel Astra mit ganz anderen Augen. In den sechs Wochen, seit er ihn besitzt, hat der knallrote Wagen schon über 600 Mark eingefahren – dank einer völlig neuen Erfindung der Berliner StattAuto GmbH, für die Klonk das Versuchskaninchen spielt: Wenn er seinen Wagen nicht braucht, kann er ihn als StattAuto zur Vermietung freigeben und erhält, im Falle der Vermittlung, die Hälfte des eingenommenen Geldes ausgezahlt.

CASH/Car nennen die Erfinder Markus und Carsten Petersen ihr neues Projekt, mit dem sie das libidinöse Verhältnis von Papi zu seinem Liebling korrumpieren wollen. Lange schon beschäftigen sich die Brüder mit der Frage, wie man die individuelle Verfügbarkeit von Automobilen koppeln kann mit gemeinschaftlichen Nutzungspraktiken.

Die erste Antwort vor neun Jahren lautete: Car-Sharing. Heute teilen sich in der Hauptstadt 3500 StattAuto-Mitglieder 140 Automobile unterschiedlicher Größe, die rund um die Uhr von einer Minute auf die andere bestellt und an 45 Mobilstationen in der Stadt (und zwei in Potsdam) geholt und abgegeben werden können. Längst gibt es Nachahmer in vielen Großstädten, bundesweit 25.000 Autoteiler und einen europäischen Dachverband mit Sitz in Bremen. Ein StattAuto ersetzt fünf Privatwagen und spart jährlich 42.500 Autokilometer ein.

CASH/Car soll nun die konsequente Weiterentwicklung werden. „Das ist ein Angriff auf die Privatheit des Autos. Wir zerstören den Mythos, indem wir diese Liebesbeziehung monetarisieren“, kündigen die Petersen-Brüder an – Geld oder Liebe.

Entstanden ist die Idee aus den Schwächen des Car-Sharing. Oft können zu Stoßzeiten, etwa am Wochenende oder in den Ferien, nicht genügend Autos gestellt werden, während unter der Woche die Nachfrage schwächer ist. Zudem lernen viele Statt-Fahrer, ganz ohne Auto auszukommen – ein wünschenswerter Effekt,

aber als Kunden für das Unternehmen StattAuto sind sie verloren. Andere hingegen brauchen über kurz oder lang einen eigenen Pkw – und nehmen fortan an individuellen Straßenverstopfen und Luftverpesten teil.

All diese Nachteile sollen nun durch das im Frühjahr 1998 startende Projekt CASH/Car aufgefangen werden: Der Kunde, der sich einen Privat-Pkw zulegen will, sucht sich einen zum Sortiment von StattAuto passenden Wagen samt gewünschter Ausstattung aus. StattAuto kauft das Gefährt und gibt es zur hundertprozentigen Nutzung an den Kunden weiter – als eine Art Langzeitmietwagen, Mindestnutzung sechs Monate. Anmeldung, Überführung, Wartung, Reparaturen, Service, alles, was den privaten Autobesitzer nervt, organisiert StattAuto – einschließlich Schutzbrief und Unfallersatzwagen.

Der Kunde bezahlt den gleichen Betrag, den er realistisch für ein eigenes

Verkehr des Ingolstädter Autobauers Audi und nicht verwandt mit den StattAuto-Betreibern, in dem Modell. „Als Hersteller müssen wir uns Gedanken machen, wenn die Straßen so verstopft sind, daß Autos nicht mehr fahren können oder keinen Parkplatz finden.“ Seine Firma unterstützt das CASH/Car Projekt, indem es Audi A3, A4 und A6 zu Sonderkonditionen zur Verfügung stellt und damit die obere Fahrzeugklasse anbietet. „Ausschlaggebend für uns ist, daß die Idee nicht gegen das Auto gerichtet ist und ohne erhobenen Zeigefinger funktioniert: Die Nutzer werden am Eigeninteresse gepackt, es findet kein schmerzlicher Verzicht statt.“ Nebenbei erobert Audi damit einen völlig neuen Markt bei einer ökologisch orientierten, zahlungskräftigen Klientel.

Doch Markus und Carsten Petersen schwebt weit mehr vor als die optimale Ausnutzung eines Verkehrsmittels. Sie wol-



CASH/Car-Planer Markus, Carsten Petersen, Knie, Jürgen Petersen: Intelligente Mobilität

Auto inklusive Service aufbringen müßte: 660 Mark monatlich macht das für den Astra von Testperson Klonk, ein Audi A6 wird um die 1000 Mark kosten. „Darin liegt natürlich die Gefahr der Abschreckung“, sagt Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin, der das CASH/Car-Projekt wissenschaftlich begleitet. „Die meisten Autofahrer machen sich etwas vor, was die realen Kosten ihres Autos betrifft.“ Doch in Zeiten des „Gürtel-Engerschnallens“ hofft er auf eine Abkühlung des unsinnigen Verhältnisses.

„Ich seh’ die Frühstück-Diskussionen lebhaft vor mir“, schwärmt Markus Petersen, „da stellt sich doch am Wochenende die Frage: ‚Liebling, verleihen wir das Auto und gehen von dem Geld schön essen?‘“

Eine „klassische Win-Win-Situation“, sieht Jürgen Petersen, Leiter Umwelt und

len eine Art Mobilitäts-AG gründen, einen Dienstleister, der verschiedene Verkehrsträger integrieren würde. CHOICE soll die Beweglichkeitsfirma heißen, Company for Highly Organized & Integrated City Traffic Elements. „Es geht um einen intelligenten Mobilitätsmix. Die Kunden sollen anrufen und nur noch sagen: Ich muß zu diesem Termin von Punkt A zu Punkt B. Wir suchen die schlaueste Lösung und liefern das fertige Paket.“

Die Brüder hoffen auf eine Kooperation mit der Deutschen Bahn AG beim CASH/Car-Projekt, direkt an den Bahnhöfen sollen Mobilstationen eingerichtet werden. Der Kunde kommt angefahren, gibt sein Auto zum Verleih ab, verreist mit der Bahn, und wenn er zurückkommt wartet sein Wagen am Bahnhof auf ihn – und eine Geldsumme. ◆