

Car Sharing

Interviewpartner: Matthias-Martin Lübke, Andreas Klug

Interview und Moderation: Eva Gutensohn, Luciano Ibarra

***Atmo:** Kuhglocken*

Moderation:

„Wenn sie eine Milch wollen, kaufen sie sich dann eine Kuh?“

Mit diesem Slogan brachte ein österreichischer Carsharing-Anbieter die Idee des Carsharing kreativ auf den Punkt.

***Atmo:** Auto*

Moderation:

Car Sharing ist die Idee, Autos in organisierter Form gemeinschaftlich zu nutzen, also auf den Privat PKW zu verzichten.

Was ursprünglich als etwas verrückte Spinnerei von ein paar Ökos abgetan wurde, ist heute Mainstream und nicht mehr wegzudenken.

So gibt es in fast jeder deutschen Stadt mittlerweile das Angebot, Autos günstig auszuleihen. Insgesamt sind das über 100 Organisationen in mehr als 250 Städten.

***Atmo:** wegfahrendes Auto*

Auch in Freiburg gibt es einen Car Sharing Verein. Der wurde Anfang der 90er u.a. von dem heutigen Geschäftsführer Mathias Martin Lübke gegründet. Als eine Art Selbsthilfe-Verein angefangen, war 1991 das Geburtsjahr der „Freiburger Autogemeinschaft. Gemeinschaftliche Autonutzung“. Bei der ersten öffentlichen Versammlung kamen über 100 Leute, die von dieser Idee des Teilens begeistert waren. Heute sind im Raum Südbaden ca. 2500 Menschen Mitglied bei Car-Sharing und teilen sich fast 150 Fahrzeuge.

Mathias Lübke erzählt von seiner ursprünglichen Motivation, diesen Selbsthilfe-Verein zu gründen.

O-Ton Mathias Lübke:

„Es war völlig klar, dass wir die Nutzung des Autos zurückschrauben wollten. Der politische Ansatz ist – wir wollten eine sehr bequeme Alternative zur Nutzung des eigenen Autos schaffen, um die Leute dazu zu bewegen das eigene Auto wenn es möglich ist abzuschaffen – und es gemeinschaftlich zu nutzen. Weil das erheblich kostengünstiger ist, ökologischer ist, weil es verschiedene Aspekte gab.“

Moderation

Ein zukunftsfähiges Leitbild für städtische Raumplanung ist seit vielen Jahren die sogenannte „Stadt der kurzen Wege“, sowie die multimodale Mobilität.

Multimodal mobil ist, wer für seine Wege das jeweils passende Verkehrsmittel einfach auswählen kann. Gut miteinander vernetzte Verkehrsmittel wie Fußweg, Fahrrad, Bus, Bahn und car-sharing verursachen weniger Schadstoffe, Treibhausgase und Lärm, als eine am Auto orientierte Mobilität. Die multimodale Mobilität ist zudem günstiger, häufig schneller und vor allem klimafreundlicher.

Andreas Klug lebt in Freiburg und ist seit drei Jahren Nutzer von Carsharing.

Er erklärt uns den Ablauf, wie man ein Car-Sharing Auto mietet.

O-Ton Andreas Klug:

„Ich muss Mitglied sein im Verein. Zahl eine monatliche kleine Gebühr. Der praktische Ablauf ist dann, dass ich mir jetzt überlege ich möchte sagen wir mal Morgen Vormittag einen größeren Einkauf machen, dann gucke ich ob das Auto hier um die Ecke frei ist – wenn ja dann buche ich es von 10-12, wenn nein, dann gucke ich, ob im Nachbarstadtteil, das ist 1,5 km entfernt – ob dort ein Auto frei ist, dann buche ich möglicherweise dort eins – und dann muss ich hingehen und das Auto holen, schließe es mit der Chipkarte auf kann dann in der gebuchten Zeit so weit fahren wie ich will – abgerechnet wird dann zweierlei – einerseits die gebuchte Zeit also pro Stunde kostet es dann eben was .- und dann die gefahrenen km - Benzin ist dann drin.“

Moderation:

Wer ein Auto besitzt, der fährt auch damit – das ist eine Binsenweisheit. Nur dann „rechtfertigen“ sich auch die hohen Fixkosten durch den Kauf eines Autos. Umgekehrt gilt der Schluss, wer kein eigenes Auto besitzt, der fährt auch insgesamt weniger.

Der Schlüssel für ein nachhaltiges Mobilitätssystem unter dem Motto „mehr Mobilität und weniger Verkehr“ - ist die Trennung von Autonutzung- und Autobesitz.

Nicht alle Menschen, die sich gegen den Besitz eines Autos und alternativ für die Nutzung von Carsharing entscheiden, tun dies zwingend aus rein ökologischen Gründen.

Carsharing bietet einfach mehr Möglichkeiten, als der eigene Pkw.

O-Ton Andreas Klug:

„Es ist eine pragmatische Entscheidung gewesen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass ich jetzt einen ganzen Fuhrpark zur Verfügung habe. D.h., wenn ich vergangene Woche eine größere Maschine für die Werkstatt transportieren musste, dann habe ich mir einen größeren Transporter und einen Anhänger dazu geliehen – ein paar Tage später war meine Schwester zu Besuch und wir wollten in den Kaiserstuhl fahren. Dann nehmen wir einen kleinen PKW, der uns da wunderbar hin transportiert. So ein Fuhrpark – den alleine vorzuhalten das machste ja dann doch nicht.“

„So ein Mini-Mini-Auto für in die Stadt eine Kleinigkeit zu besorgen. Ich brauche so was – ich bräuchte im Grunde ein Bus wenn man mit der ganzen Family unterwegs ist und dann einen Transporter.

Die meisten Fahrten mache ich mit dem Fahrrad hier in der Stadt. Aber ich kann sinnvoller mal vier Bierkisten auf einmal kaufen wenn ich das Automal drei km bewege und das kostet ja dann extrem wenig. Also ne Std das Auto gebucht – vier km damit gefahren – das ist dann ein kleiner einstelliger Eurobetrag.

Es ist für mich auf jeden Fall viel günstiger als ein eigenes Auto wegen der Fixkosten und Wertverlust. Wenn man sehr viel fährt rechnet es rein rechnerisch natürlich nicht. Aber es hat einen ganz großen Vorteil, ich muss mich um nichts kümmern. Wenn jetzt demnächst Winterreifen drauf müssen, dann sind die einfach drauf. Und wenn ein Ölwechsel fällig ist, dann macht den irgendjemand. Da zahle ich sehr gerne den Monatsbeitrag und das, was

eben anfällt an Kosten und ich kann mich einfach ins Auto setzen, Schlüssel umdrehen und es fährt.“

Moderation:

Solche pragmatischen Gründe wirken sich dann dennoch positiv auf die Umwelt aus.

O-Ton Mathias Lübke:

„Deswegen ist car sharing sehr ökologisch, weil die Leute sich überlegen wann nehme ich dieses Auto. Sie nehmen es nicht einfach so.

Das kann man wenn man es selber macht genau beobachten wie man damit umgeht - Wer ein Auto vor der Haustür hat, der nimmt das Auto vor der Haustür. Wer aber erstmal drei Schritte um die Ecke gehen muss -außerdem im Internet buchen muss, der nimmt's wirklich nur dann wenn er's braucht oder wenn er es sich gönnen will.“

O-Ton Eva Gutensohn:

„Wie oft nutzt du sowas?“

Andreas Klug:

„Im statistischen Mittel alle 6 Wochen einmal.“

Eva Gutensohn:

„Alle sechs Wochen ein Mal?“

Andreas Klug:

„Mehr brauche ich nicht.“

Eva Gutensohn:

„Also so gut wie nie.“

O-Ton Andreas Klug:

„Im Grunde - im Vergleich zu anderen Autofahrern sehr selten, aber wenn ich es diese handvoll Mal pro Jahr nicht hätte, dann wäre es halt dumm. Dann hätte ich irgendein logistisches Problem. Dafür ist's super.“

Moderation:

Ähnlich wie Andreas fährt jede Nutzerin im Schnitt ein mal im Monat.

Würde sich die tägliche Nutzung auch lohnen?

O-Ton Mathias Lübke:

„Mit dem car sharing zur Arbeit macht keinen Sinn, das wird viel zu teuer das macht kein Mensch. Der typische Nutzer bei uns erledigen ihre Einkaufsfahrten, fahren im Winter zum Skifahren mit dem Auto in den Schwarzwald oder so was – die machen Freizeitnutzung mit dem Auto – Besuch zu denen man mit ÖPNV schlecht hinkommt – das ist so die typische car sharing „nutzung“ - dann gibt es business Nutzung – Leute die Unternehmen haben, die auch Fahrzeuge nutzen, die fahren auch mit den Autos zu Kunden oder ähnliches – in dem Bereich spielt sich die Nutzung ab - mal eine Urlaubsfahrt nach Südfrankreich oder Italien oder so was – im Moment sehr viele unterwegs – das kostet ungefähr 1.000 – gönnen sich das 1-2 Mal im Jahr.“

Moderation:

Car sharing hat sich die Selbstverpflichtung gegeben, dass die Nutzung eines car sharing Autos immer teurer sein muss als die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Über einen längeren Zeitraum hat diese Auflage/Tatsache interessante Folgen.

O-Ton Mathias Lübke:

„Wir kriegen auch mit von Leuten die kommen, die anfangen viel zu fahren, das reduziert sich relativ schnell, das geht dann soweit, dass Leute sagen „ich trete jetzt wieder aus, ich habe festgestellt, ich brauche kein Auto mehr“. Oder sie wechseln in diesen Bereich für Wenigfahrer – die zahlen einen sehr geringen Beitrag - die Nutzung ist dann ein bisschen teurer und die nutzen es zwei Mal im Jahr – öfters brauchen die das Fahrzeug nicht. Der Umwelteffekt ist sehr sehr groß beim car sharing.“

Moderation:

Jedes Car Sharing Auto ersetzt im Schnitt vier bis acht Pkw, gleichzeitig sind die ökologischen Standards sehr hoch. 70% der Fahrzeuge sind Klein- und Kleinstwagen mit

geringem Benzinverbrauch.

Auch Erdgasfahrzeuge sind Teil des Fuhrparks, haben aber den Nachteil, dass das Tankstellennetz noch zu wenig ausgebaut ist. Hybrid- und Elektroautos konnten sich bisher noch nicht durchsetzen, weil sie zu kostspielig sind oder einfach nicht die Anforderungen erfüllen.

O-Ton Mathias Lübke:

„Vor 10 Jahre habe ich die ersten Elektrofahrzeuge gefahren und bin gnadenlos schon „am Bohrer“ hinten, wo ich den Schauinland ... – für mich war immer wichtig komm ich den Schauinland hoch oder nicht (lacht) dann hätte ich es eingesetzt – aber mit dem ersten bin ich am Bohrer hinten gescheitert. Hinten am Bohrer war schon Schluss, dann hab ich gesagt können wir nicht einsetzen. Damals wollten die das wir auch ... Es hatte überhaupt keinen Sinn.“

Moderation:

Elektroautos müssen außerdem regelmäßig aufgeladen werden, was längere Wartezeiten für die Folgenutzer und somit nicht die maximale Auslastung des Fahrzeugs bedeutet. Aber mit zunehmender technischer Weiterentwicklung der E-Mobile wird Car Sharing auf lange Sicht sicher einer der ersten Interessenten sein.

Die einzelnen Car Sharing Unternehmen sind untereinander vernetzt:

man fährt z.B. mit dem Zug nach Aachen, dort steigt man am Bahnhof in das Aachener Car Sharing Auto um - Das nennt man Quernutzung. Aus logistischer Sicht ist diese Methode sehr unproblematisch und sollte auch auf globaler Ebene praktikabel sein.

Mathias Lübke sieht eine große Zukunft für ein multimodales Verkehrskonzept.

Die Basis ist Radfahren, zu Fuß gehen, Bus und Bahn und alles andere ist „Restmobilität“ – d.h. man nimmt nur dann ein Auto, wenn es wirklich gebraucht wird.

Treibstoff wird in absehbarer Zeit immer knapper und damit auch viel teurer werden. Das Privatauto ist dann möglicherweise ein Mobilitätsluxus. Geteilte Autos könnten sich als die ökonomischere Variante entpuppen.

Können diese Erkenntnisse die Menschen jetzt bereits überzeugen oder muss man sie doch zu ihrem Glück zwingen?

O-Ton Mathias Lübke:

„Es wird beides passieren müssen – ein sehr bequemes Angebot aber die Leute müssen ein bisschen in die richtige Richtung geschubst werden. Anders wird es nicht funktionieren. Nur auf Freiwilligkeit zu setzen wird nicht funktionieren. Wenn das eigene Auto weiterhin so günstig ist, dann werden die Leute kein car sharing machen. Die Leute werden car sharing machen – das zeigt sich bei uns - wenn die eigene Fahrzeughaltung immer teurer wird.“

Moderation:

Laut Lübke wird das Privatauto auf lange Sicht also nur noch Luxus sein; a propos „Luxus“

O-Ton Mathias Lübke:

„Wir kriegen immer diese Anfrage, „aber wenn ich mir ihre Autos angucke, Daihatsu Koore, könnt ihr nicht mal so einen kleinen BMW oder so einen kleinen Audi oder so etwas“ , wir sind da an einer Schwelle oder in einem Denkprozess - wie gehen wir damit um? - weil es natürlich sinnvoller ist, mit einem Cabrio 20 andere Cabrios zu ersetzen, als zu sagen wir kaufen kein Cabrio. Ganz dogmatisch 'wir sind die Ökos', wir sind die ober Ökos und bei uns gibt es kein Cabrio, da muss man sich auch politisch überlegen 'wie gestalte ich das?' Da sind wir in einem Denkprozess drin.“

O-Ton Andreas Klug:

„Wenn das Cabrio in den normalen Fuhrpark integriert ist, so dass man es auch für einen drei Std Nachmittag buchen kann, dann würden wir es machen (...) das hat dann den Zweck, dass man in einer witzigen Stimmung vielleicht mal an einen netten Fleck fahren kann. Ich würde mir nie im Leben ein eigenes Cabrio anschaffen, aber aus Jux und Tollerei einmal mal mit dem Cabrio an den Baggersee zu fahren, davon geht die Welt nicht zu Grunde.“

Atmo: vorbeifahrendes Auto

O-Ton Andreas Klug:

„Ich fände es wunderbar wenn alle Leute so zielgerichtet mit Auto umgehen würden wie mit ihrer Bohrmaschine – nämlich dann einzusetzen wenn es sinnvoll ist, dann würde ich nie ein schlechtes Wort über Autos verlieren. Was die Städte und die Umwelt ruiniert ist der exzessive Gebrauch von Autos für eben den Weg zur Kneipe um die Ecke... den kann ich mit dem Fahrrad zurücklegen – den sollte ich mit dem Fahrrad zurücklegen, aber ansonsten ist das Auto eine wunderschöne Erfindung wenn sie zielgerichtet eingesetzt wird.“

Moderation:

Bis die Deutschen zu ihrem Auto dasselbe Verhältnis haben, wie zu ihrer Bohrmaschine, dahin ist es wohl noch ein langer Weg.

Die Herausforderung für die Zukunft liegt darin, die Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel zu kombinieren und die Nachteile zu minimieren. Durch die Vernetzung verschwimmen auch die Grenzen zusehends.

Eine nur am Auto orientierte Mobilität verschwindet. Die strenge Einteilung : Öffentlicher Verkehr - Motorisierter Individualverkehr ist passé. Der öffentliche Verkehr wird immer individueller - der Individualverkehr immer öffentlicher.

Die Zukunft der Mobilität ist multimodal. Und Carsharing ist eine Säule dieser multimodalen Zukunft.

*****Ende*****