



MARTIN STORZ

„car2go“-Flotte in Ulm: „Auch in der Profitabilität sehr attraktiv“

VERKEHR

Fahren statt besitzen

Ausgerechnet Autokonzerne entwickeln Alternativen zum Privatwagen und fördern das Carsharing. Doch die Bundesregierung zeigt wenig Interesse an den neuen Mobilitätsstrategien.

Jérôme Guillen, 38, ist kein typischer Mitarbeiter „beim Daimler“. Die zwölf Kilometer von zu Hause ins Werk Stuttgart-Untertürkheim fährt er morgens nicht mit dem Firmen-Mercedes, sondern mit dem Fahrrad. Und der Automan will nicht einfach nur Autos verkaufen. „Ich will“, sagt er und blickt auf die Werkshalle, in der vor einem Jahrhundert Autos gebaut wurden, „dass Daimler auch in 100 Jahren noch da ist“.

Die meisten Kollegen von Guillen denken wahrscheinlich, dass Daimler deshalb möglichst viele Autos an den Mann bringen sollte. Guillen dagegen denkt, dass Daimler auf eine möglichst intelligente Weise Autos verkaufen sollte. Sein Konzept heißt Carsharing.

Das gibt es schon länger. Ungewöhnlich ist, dass ein Autohersteller Leute beschäftigt, die sich darum kümmern, die Zahl der Autos begrenzt zu halten. Gräbt sich Daimler das eigene Wasser ab?

Derzeit geht es der Autobranche prächtig. Die Abwrackprämie hat sie in der Krisenzeit gepöppelt, nun boomt der asiatische Markt. Daimler baut und baut und

baut Autos und steuert auf einen Rekordgewinn zu.

Aber Guillen hat Zweifel, dass das ewig so gehen kann. Weltweit, auch in Deutschland, steigt der Druck, die individuelle Fortbewegung nicht länger vom Privat-Pkw her zu planen. Staus, CO₂-Emissionen, verstopfte Innenstädte und



MARTIN STORZ

Daimler-Planer Guillen
„Aggressiver Rollout“

Ressourcenverbrauch befördern die Suche nach Mobilitätsformen, die schnell, bequem und umweltschonend zum Ziel führen. Wachsende Restriktionen für private Autos werden wahrscheinlicher.

Ein Nachteil des eigenen Pkw ist, dass er die meiste Zeit geparkt herumsteht oder für Wege eingesetzt wird, für die es effizientere Verkehrsmittel gibt. Hier setzt das Gegenkonzept an, an dem Guillen arbeitet. Teilen sich viele Menschen ein Auto, kann in Städten ein einziges Fahrzeug bis zu 55 Menschen mobil machen, hat die Unternehmensberatung Frost&Sullivan ermittelt.

Die Zukunft Daimlers, glaubt Guillen, liegt nicht mehr nur darin, Autos zu bauen und zu verkaufen. Der Autohersteller soll auch Geld verdienen, indem er das Grundbedürfnis Mobilität ohne eigenes Auto befriedigt und Wagen stunden- und minutenweise vermietet. Eine neue Wertschöpfungskette tut sich auf: Der Autoverkäufer wird Dienstleister für Mobilität. Das Projekt sei „auch in der Profitabilität sehr attraktiv“, sagt Daimlers Strategiechef Martin Zimmermann.

Andere Firmen versuchen ebenfalls, auf dem neuen Markt ihre Claims abzustecken. Bei Peugeot in Berlin stehen seit Mai Autos, Lieferwagen und Elektroräder zum Ausleihen bereit. Die Deutsche Bahn bietet mit dem Projekt „Flinkster“ in Köln und Stuttgart den Kurzzeit-Leihwagen im Wohnquartier an. Bahn-Vorstand Ulrich Homburg will neue Kundenkreise erschließen: „Bisher denken 60 Prozent der Reisenden beim Planen nicht einmal

an die Bahn“, sagt er, „da liegt ein Riespotential.“

Es gibt bereits erste Modelle, mit denen der mobile Mensch über sein Smartphone serviert bekommt, wie er Leihauto, Rad, Bus oder Bahn am besten kombiniert. „Vernetzter Verkehr“ heißt das Konzept. Derzeit teilen sich schon mehr als 160 000 Deutsche organisiert das Auto. Neben dem US-amerikanischen Markt wächst der deutsche am schnellsten. Das beflügelt Phantasien.

Aber nicht bei allen. Die Bundesregierung zeigt sich bisher eher uninspiriert. Ende Juli betont Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) zwar, dass „neue Mobilitätskonzepte“ nötig seien. Es reiche nicht, „nur einen neuen Motor in die Fahrzeuge einzubauen“, also auf Elektroantrieb umzustellen. Doch noch hat die Regierung wenig für neue Mobilitätskonzepte getan.

Die Praxis ist da weiter. Jörg Schindler steht im Halbdunkel einer Tiefgarage in der Ulmer Innenstadt. Ein weiß-blauer Smart rollt heran, ein „car2go“, wie auf der Motorhaube steht. Schindler nimmt

den nächsten fünf Jahren“ kündigt Guillen an. Zehn Städte sollen bald mit den kleinen Flitzern ausgestattet werden.

Die Mobilität der Zukunft könnte so aussehen, dass die Flotte von Individualautos durch ein flexibles Netz von Leihautos ersetzt wird. Der Kunde wählt nach Bedarf heute einen Smart und morgen die Familienkutsche. Kaufpreis und Werkstattkosten verteilen sich auf alle Nutzer, die Parkplatznot nimmt ab.

So weit die Idee. Doch noch ist das Leihautonetz in den meisten Städten löchrig, Busse und Bahnen sind schlecht verknüpft, Tarife schwer zu verstehen. Die technische Vernetzung des Kunden über Internet und Handy soll das ändern.

Daran arbeitet die Deutsche Bahn. Vorstand Homburg will eine neutrale „Reiseplattform“ im Internet entwickeln, die den besten Weg ans Ziel errechnet. „Wer mit dem Leihauto auf einen Stau zufährt, wird zum nächsten Bahnhof gelenkt, kann dort das Auto abstellen und bekommt ein einziges Ticket bis zur Zieladresse auf das Handy geschickt“, sagt Homburg. Am Bahnsteig wird das Handy

um sie abzustellen. Wollen die 1,3 Milliarden Chinesen so mobil werden wie die Europäer, gibt es zu Konzepten wie dem Carsharing kaum Alternativen.

Eine Ahnung vom globalen Markt bekam kürzlich Reinhard Loske, Umweltsenator in Bremen. Eigentlich wollte Bremen auf der Weltausstellung in Shanghai seinen Hafen vorstellen. Die Chinesen winkten ab. Hafen? Sie bauen gerade den größten der Welt. Bremen solle lieber sein Carsharing-Konzept vorstellen, baten die Messeveranstalter. „Unser Stand“, staunt Loske, „ist der absolute Renner.“

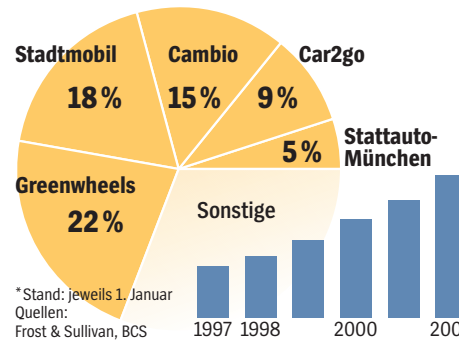
Der Verkehrsforscher Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin fordert „einen Masterplan für das ganze Land“. Die Regierung kann dagegen nur ein paar versprengte Pilotprojekte vorweisen. „Die Politik und Teile der Autoindustrie versuchen verzweifelt, das alte Autokonzept mit Elektromotor überleben zu lassen“, sagt Knie. Vorteile bei der Dienstwagenbesteuerung und der Bau immer neuer Fernstraßen belohnen das alte Mobilitätsverhalten.



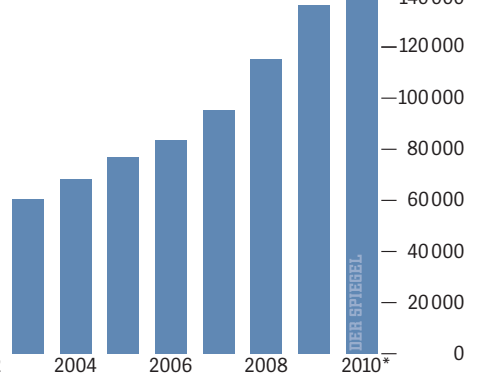
Automat für Handy-Ticket in Berlin: Bei Stau den Leihwagen abstellen, die Fahrkarte für die Bahn wird aufs Handy gesendet

Die größten Carsharing-Anbieter ...

Marktanteile in Deutschland 2009



... und ihre Nutzer



seine Kundenkarte, hält sie an einen Empfänger an der Windschutzscheibe und öffnet den Wagen. Er setzt sich, nimmt den Schlüssel aus dem Handschuhfach, tippt eine PIN in den Bordcomputer und startet.

Eine „ziemlich unkomplizierte“ Alternative zum Zweitwagen und zum Bus, findet der Student. Er muss nicht reservieren, er kann den Wagen irgendwann irgendwo in der Stadt abstellen.

Das Modell ist erfolgreich: Die Daimler-Tochter „car2go“ hat mittlerweile 19 300 Kunden in Ulm und Umgebung gewonnen – über 15 Prozent der Führerscheinbesitzer. Rund 140 Parkplätze in der Stadt hat Daimler für die „car2go“-Fahrer angemietet. Der privilegierte Parkplatz ist ein Kernstück des Erfolgs. Daimler verhandelt mit mehreren Stadtverwaltungen in Nordamerika und Europa über die Verpachtung von Parkplätzen. Einen „aggressiven Rollout in

zur Fahrkarte, später öffnet es die Tür zum nächsten Leihwagen. Passé wäre dann auch der Tarifdschungel im öffentlichen Verkehr. Am Monatsende gibt es eine einzige Mobilitätsrechnung.

Und das soll Daimler retten, so wie es sich Guillen erträumt? Der Konkurrent BMW hält wenig vom Carsharing: „Wir leben vom Geschäft mit Einzelkäufern“, sagt man in München. Das gilt auch für Daimler. Bislang ist das Projekt Carsharing ein Experiment, während in Anzeigen und Verkaufsräumen immer noch am Mythos Autos poliert wird: schnell, stark und angeblich Ausdruck der Persönlichkeit des Besitzers, Identität aus Blech.

Dafür muss ein Auto schon Eigentum sein. Mit Carsharing würde Daimler kaum 256 000 Arbeitsplätze halten und 79 Milliarden Euro Umsatz machen.

Doch es gibt eine Grenze. Wächst die Zahl der Autos in Shanghai wie bisher, wäre 2020 die doppelte Stadtfläche nötig,

Instrumente, die vernetzte Mobilität zu fördern, gäbe es viele: eine City-Maut zum Beispiel. Das lehnt die Regierung im Koalitionsvertrag ab. Die bisherigen Fördermilliarden für Privat-Pkw könnte der Staat auf Carsharing-Flotten mit Elektroantrieb konzentrieren. Effektiv wäre es, in den Innenstädten den Parkraum zu beschränken – und Carsharing-Autos Privilegien beim Parken einzuräumen wie bisher nur Taxen. Bremen hat gute Erfahrungen mit reservierten Parkplätzen für Carsharer gemacht. Wer mit dem Leihauto leichter parke, „wird eher umsteigen“, sagt Umweltsenator Loske.

Als die Parkplatzfrage im Frühjahr in den Bundestag kam, beklagte sich der CDU-Abgeordnete Volker Vogel ganz unbedarft: Die „künstliche Verknappung von Parkraum“ könne zur „Verdrängung und Benachteiligung von Privat-Pkw führen“. Genau das war beabsichtigt.

RALF BESTE, CHRISTIAN SCHWÄGERL