

Teilen, fahren, sparen

Von Tom Grünweg

Steigende Unterhaltskosten, wachsende Parkplatznöte und ein sinkender Kontostand – die Deutschen verlieren zunehmend die Lust am eigenen Auto. Während die Zulassungszahlen sinken, wird Carsharing immer populärer.

Noch bis vor wenigen Jahren war Carsharing in Deutschland eine Mobilitätsalternative vor allem für Umweltbewegte. Wer die Grünen wählte und gegen Ölmultis und Atomkraft war, aber eben doch nicht jedes Ziel mit Bahn, Bus oder Fahrrad erreichen konnte, für den hieß geteiltes Auto auch geteiltes Leid. Doch es gibt längst neue Motive für die genossenschaftliche Gemeinschaftsnutzung individueller Verkehrsmittel. Vor allem finanzielles Kalkül, schmale Budgets und veränderte Prioritäten treiben den Carsharing-Organisationen in Deutschland die Kunden in die Arme – neben dem Wunsch, selbst etwas gegen Klimaveränderung und Rohstoffverschwendung zu tun.

Seit 1988 in Berlin das erste deutsche Carsharing-Projekt aus der Taufe gehoben wurde, erlebt die Branche ein stetiges Wachstum, das sich nach Angaben des Bundesverbandes Carsharing (BCS) in Hannover in den letzten Jahren zunehmend beschleunigt hat. So sei die Zahl der angemeldeten Nutzer innerhalb des vergangenen Jahres bundesweit um mehr als 20 Prozent auf 11.000 Teilnehmer gestiegen, schreibt der BCS in der Jahresstatistik. Damit habe sich der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr beinahe verdoppelt. Entsprechend sei auch der Fuhrpark gewachsen: An den jetzt 1600 Carsharing-Stationen stünden nun rund 3200 Autos bereit – gut zehn Prozent mehr als noch im Vorjahr.

Die Entwicklung wertet der BCS als Zeichen der Umdenkens: „Sie ist Ausdruck dafür, dass Carsharing zunehmend akzeptiert und geschätzt wird“, heißt es beim Verband. Viele Kunden nutzen Carsharing als Mobilitätsversicherung, falls sie bestimmte Transportaufgaben doch nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen könnten. Und selbst eingefleischte Selbstfahrer-Haushalte würden Carsharing-Alternative mittlerweile als „Reserve-Zweitwagen“ nutzen.

Den Grund für den Zulauf sehen Experten vor allem in der veränderten Einstellung der Deutschen zu ihrem einstmaligen liebsten Kind. „Carsharing ist längst raus aus der Müsli-Ecke“, sagt der Hans-Georg Marmit von der Sachverständigen-Organisation KÜS in Losheim. Nicht mehr der Umweltgedanke oder Konsumverweigerung seien die Motive für eine Teilnahme, sondern schlichtes Kalkül. „Vielen Menschen ist das eigene Auto einfach zu teuer geworden.“

Das Auto als Statussymbol hat zunehmend ausgedient

Dazu kommt eine veränderte Prioritätensetzung, bei denen das Auto zum reinen Fortbewegungsmittel degradiert wird. „Denn als Statutssymbol hat es gerade bei den Jüngeren zunehmend ausgedient“, hat der deutsche Designer Tobias Nagel gelernt, der für Nissan in Tokio den künftigen Trends nachspürt. „Hier definiert man sich nicht mehr über das Auto, sondern empfindet es bisweilen sogar als Last. Vor allem wenn man einen Parkplatz dafür suchen muss.“ Ganz so weit ist es in Deutschland zwar noch nicht, doch in Großstädten wie Berlin oder München gebe es für viele Menschen wichtigere Accessoires als ein Auto, sagt auch Marmit.

Insbesondere für Leute, die nur selten ein Auto brauchen, kann Carsharing eine lohnenswerte Alternative sein. „Denn das eigene Auto kostet auch dann Geld, wenn es bloß vor der Tür steht“, mahnt die Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen. „Autoteiler dagegen zahlen nur, wenn sie das Fahrzeug auch wirklich nutzen. Denn die Fixkosten werden auf viele verteilt. Je mehr Menschen das Auto nutzen, desto geringer wird deshalb der Preis.“ Ein geteiltes Auto für Wenigfahrer ist bis zu einer Jahresleistung von etwa 10.000 Kilometern oft billiger als ein eigenes.

Hochburg des Carsharing ist die Schweiz

Doch umsonst ist auch diese Form der Mobilität nicht: So berechnet zum Beispiel die Deutsche Bahn, die in

mehr als hundert Städten mehr als 1500 Autos bereitstellt, je nach Fahrzeugklasse und Tageszeit eine Stundenpauschale von 1,90 bis 7,90 Euro und dann noch einmal 20 Cent pro Kilometer. Außerdem ist die Spontaneität eingeschränkt. Marmit: "Meist können nur registrierte Kunden oder Vereinsmitglieder mitmachen. Außerdem muss man die Fahrzeuge oft vorher buchen, an speziellen Plätzen abholen und sie auch dorthin wieder zurückbringen."

Zwar erfreut sich Carsharing hierzulande wachsender Beliebtheit, doch gemessen an der Schweiz ist Deutschland in diesem Bereich noch ein Entwicklungsland. Die Eidgenossen haben die Idee es gemeinsam genutzten Autos mit der Gründung der Selbstfahrergenossenschaft Zürich im Jahr 1948 nicht nur erfunden, sondern sie sind auch aktuell die Weltmeister im Teilen und Eilen: Immerhin ein Prozent der Autofahrer verzichtet dort auf den eigenen Wagen, haben Branchenexperten ermittelt. In Deutschland liegt die Quote bislang bei lediglich 0,1 Prozent.

URL:

<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,586692,00.html>

ZUM THEMA AUF SPIEGEL ONLINE:

Carsharing: Mit gutem Gewissen Geld sparen (13.02.2007)
<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,466212,00.html>

Carsharing: Vier Räder für alle (15.06.2006)
<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,421657,00.html>

Carsharing: Mit Vollgas aus der Müsli-Ecke (16.11.2005)
<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,383806,00.html>

© SPIEGEL ONLINE 2008
Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der SPIEGELnet Gm