

Mein Auto ist dein Auto

Carsharing sehen viele als Mobilitätskonzept der Zukunft an – Vor allem privates Teilen boomt

■ VON NINA TRENTMANN

BERLIN – Echter Einsatz sieht anders aus: Gläubt man dem ADAC, stehen deutsche Autos im Durchschnitt 23 Stunden am Tag nutzlos herum – so wie der kleine, blaue Lupo in der beschaulichen Berliner Seitenstraße. Doch zumindest bei ihm ist jetzt Schluss damit, denn seine Besitzerin hat ihn zum privaten Carsharing angemeldet. Mit dem Wagen, den sie selber so selten fährt, will sie künftig ein wenig Geld verdienen: Jedes Mal, wenn jemand bei Nachbarschaftsauto.de in Berlin im Umkreis von drei Kilometern einen Kleinwagen sucht, wird der kleine Lupo angezeigt. Preis, Uhrzeiten und Schlüsselübergabe regeln der Interessent und die Halterin selber. „Wir bringen die Leute nur zusammen, mehr nicht“, sagt Christian Kapteyn, Geschäftsführer von Nachbarschaftsauto.de.

200 000 Deutsche teilen sich Autos

Seit Anfang März vermittelt sein Unternehmen zwischen Autobhaltern, die Wagen verleihen, und Fahrern, die in direkter Umgebung ein Auto mieten wollen. „Ich habe selber oft darüber nachgedacht, Carsharing zu machen“, sagt Christian Kapteyn. Doch statt bei einem kommerziellen Anbieter zu leihen, gründete der Physiker eine Börse für privates Carsharing.

Das Autoteilen scheint für viele das Mobilitätskonzept der Zukunft zu sein. Autokonzern wie Mercedes-Benz und BMW investieren viel Geld, auch Mietwagenfirmen wie Sixt haben das Potenzial entdeckt. Rund 200 000 Menschen in Deutschland teilen sich heute schon das Auto, schätzt der Verkehrsclub Deutschland. 2,5 Millionen könnten es einer Schätzung des Bundesverkehrsministeriums zufolge einmal werden. Auf ein Carsharing-Auto kommen in Deutschland derzeit mehr als 30 Nutzer, so der Bundesverband Carsharing.

Doch nicht nur die Großen wittern ein Geschäft: Mehrere Dutzend Gründer wollen mit dem Carsharing von privat zu privat Geld verdienen – in Berlin, Hamburg, Stuttgart und auch auf dem Land. „Wir hatten nach einer Woche mehr als 100 Autos auf der Plattform“, sagt Christian Kapteyn von Nachbarschaftsauto.de – und das, obwohl seine Firma in der Ackerstraße in Berlin-Mitte noch nicht einmal ein Klingelschild hat und auf Werbung größtenteils verzichtet. Zum Vergleich: Die kommerziellen Carsharing-Unternehmen kommen insgesamt auf eine Flotte von rund 5000 Fahrzeugen.

Mehr Platz in der Stadt

„Die Nachfrage ist sehr, sehr groß“, sagt auch Sebastian Ballweg in Stuttgart das Portal Autonetzer.de gegründet hat, das nach demselben Schema funktioniert wie Nachbarschaftsauto. Der 34-Jährige arbeitet sieben Jahre bei Daimler-Benz, bevor er sich im März selbstständig machte. Zwar hat sein ehemaliger Arbeitgeber



Schlüsselübergabe: Kristin Borlinghaus (links) und Wlodek Eichhorn mit Nachbarschaftsauto.de-Geschäftsführer Christian Kapteyn

in Ulm schon 2008 den Carsharing-Pilot Car-to-go gestartet. Doch Sebastian Ballweg wollte etwas Eigenes.

Gegenüber großen Carsharing-Anbietern haben die privaten Autoteiler einen entscheidenden Vorteil: Sie brauchen keine festen, offiziell ausgewiesenen Stellflächen, auf denen die Kunden „ihre“ Autos abholen und wieder abgeben können. Die Großen würden das auch gerne ändern, doch nach der Straßenverkehrsordnung darf öffentlicher Parkraum nicht ohne Genehmigung von Firmen genutzt werden. Deshalb arbeiten die Anbieter jetzt daran, dass diese Beschränkung aufgehoben wird. „Dürfen sie ihre Autos im öffentlichen Parkraum abstellen, geht das Geschäft durch die Decke“, sagt Andreas Knie, Leiter der Projektgruppe DfL Rent GmbH, dem Pionier in diesem Geschäft.

Der Parkplatzverbrauch ist dabei einer der Aspekte, der das Autoteilen auch für Kommunen interessant macht: Wenn weniger Einwohner ein eigenes Auto haben und deshalb weniger Autos wie der blaue Lupo ungeutzt in der Gegend stehen, geht weniger Platz verloren. Berlins Stadtentwicklungsenatorin Ingeborg Jungreyer will deshalb bis zum Jahr 2025 rund 1000 Carsharing-Parkplätze ausweisen und damit das Autoteilen unter Nachbarn fördern. BMW und Sixt starten in diesem Monat ein Modell, das die Idee des Car-

sharing ohne feste Parkplätze oder Anmietstationen umsetzt. Bei Drive Now wird beim ersten Ausleihen ein Chip auf den Führerschein geklebt, mit dem sich – zuerst in Berlin und München – die Autos der Baureihe BMW 1er und Mini öffnen lassen. „Die Fahrzeuge können spontan überall dort abgemietet und abgestellt werden, wo die Kunden sie benötigen“, heißt es bei den Unternehmen.

Auch unterwegs immer mobil

„Heute muss nicht mehr jeder ein Auto haben“, sagt Barbara Lenz vom Institut für Verkehrsforschung in Berlin. Das stellt die Hersteller vor die Herausforderung, ein neues Geschäftsmodell zu entwickeln. Dasselbe gilt für die Gründer der privaten Carsharing-Plattformen: Nachbarschaftsauto.de ist bislang kostenlos. Auch Autonetzer.de verlangt bisher keine Anmeldegebühr. „Wir könnten uns eine Transaktionsgebühr von zwei oder drei Euro am Tag vorstellen“, sagt Christian Kapteyn von Nachbarschaftsauto. Sebastian Ballweg von Autonetzer will über „Premium Features“ Geld verdienen.

Eines dieser Extras könnte eine geringere Selbstbeteiligung im Schadensfall sein: Für die Vermittlung von privat zu privat haben die Portale spezielle Versicherungen entwickelt, die Autoteiler abschließen, sollten sie mit dem fremden Auto

einen Unfall haben. Nachbarschaftsauto verlangt dafür 8,90 Euro pro Tag, bei Mitbewerber Take my car sind es 7,50 Euro. Dazu kommt im Schadensfall eine gewisse Selbstbeteiligung, die zum Beispiel bei Nachbarschaftsauto 500 Euro kostet. Take my Car hat die Selbstbeteiligung kürzlich auf 450 Euro gesenkt.

Rein juristisch ist durch die Versicherung alles geklärt. Doch das reicht nicht, um einigen Pkw-Besitzern die Sorgen um ihr Gefährt zu nehmen. „Die Frage ist, wie wir an die Halterseite rangehen. Autos gibt es ja genug“, sagt Sebastian Ballweg von Autonetzer. Im Schnitt sind die Halter älter als die, die einen Wagen leihen wollen. Der pragmatische Umgang mit dem Auto – ein Gebrauchsgegenstand, kein „liebstes Kind“ – ist eher bei den Unter-30-Jährigen verbreitet. „Bei den Älteren müssen wir mehr Aufklärungsarbeit leisten“, sagt Ballweg.

Für die Jüngeren müssen die Autoteiler noch mobiler werden. Whip Car aus Großbritannien beispielsweise bietet eine App für Smartphones an, mit der die Autoteiler auch unterwegs erfahren, wo ein privater Pkw zu leihen ist. Noch in diesem Monat will Take my Car eine iPhone-App herausbringen. Für Juni ist eine Android-Version geplant. Und auch Nachbarschaftsauto und Autonetzer wollen diesen Service bald anbieten.