

# Mein Auto, dein Auto, unser Auto

Der Waiblinger Horst Hofmann ist Stadtmobil-Nutzer der ersten Stunde

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED  
ANDREAS KÖLBE

Waiblingen.

Der Waiblinger Horst Hofmann gehörte zu den ersten Nutzern des Stadtmobils, als noch die wenigsten wussten, was es mit Carsharing auf sich hat – und als sich kaum einer vorstellen konnte, dass Leute freiwillig auf das Statussymbol Auto verzichten. Heute beschwören Verkehrsexperten schon die „Generation Mietwagen“.

Damit gehört Horst Hofmann mit Mitte 50 zu den Carsharing-Pionieren in der Region. Kaum dass das Stadtmobil in Stuttgart startete, war er schon Mitglied. Damals wohnte er noch im parkierungstechnisch berechtigten Westen der Landeshauptstadt und die tägliche Suche nach einem Stellplatz war er leid. Hinzu kamen der Umweltgedanke und eine Offenheit für neue, solidarische Formen der Mobilität. Fristete das Carsharing in den Neunziger Jahren noch ein Dasein in zumeist großstädtischen, alternativen Nischen, erlebte es zuletzt ungeahnten Aufschwung, ging immer mehr in die Fläche und fand Anhänger in allen Gesellschaftsschichten. Immerhin 85 Nutzer sind es mittlerweile in Waiblingen, davon die Hälfte Familien. 85 – das ist nicht wirklich viel. Aber doch zehnmal mehr als vor zehn Jahren. Im Raum Stuttgart sind es 8000, deutschlandweit 40 000.

## „Grandioses Fahrgefühl“ und geringe Kosten

Der Anstieg der Benzinpreise, glaubt Hofmann, habe bei den Autofahrern ein Umdenken bewirkt, in erster Linie ein wirtschaftlich motiviertes. Wer wenig fährt, ist mit Carsharing günstiger unterwegs. Der ehrenamtliche Koordinator des Waiblinger Stadtmobil-Ablegers kommt dabei mit 400 bis 500 Euro jährlich aus. Wenn er längere Fahrten unternimmt, können sich die Kosten auf 700 Euro summieren. Herzlich wenig im Vergleich zum Verschleiß eines eigenen Pkw. Zwei Jahrzehnte verzichtete er gänzlich auf Auto, der „Rentnerporsche“ den er sich nun doch zugelegt hat, sei „mehr ein Stehzeug als ein Fahrzeug“, denn Horst Hofmann pflegt weiter zu teilen und schwört auf Elektroantrieb.

Denn das unterscheidet Waiblingen von den 25 anderen Städten und Gemeinden im Stuttgarter Stadtmobil-Verbund. Seit verganginem Jahr schmücken zwei Elektro-Renaults den sieben Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark. Allerdings lassen die Nutzer



O'zapft is': Der Renault Zoe wird an der Stromzapfsäule am Bahnhof betankt.

Bild: Habermann

bezüglich der beiden Flitzer noch vornehme Zurückhaltung walten, offenbar herrscht im Umgang mit der ungewohnten Technologie noch Unsicherheit. Die angebotenen Termine zur Einweisung von Elektro-Neulingen wurden spärlich besucht. Was Hofmann gar nicht nachvollziehen kann. Er schwärmt vom Automatik-Getriebe und vom „grandiosen“ Fahrgefühl. Von der Zukunft der E-Mobilität ist er überzeugt. „Die kommt bestimmt, schon weil die Spritpreise immer teurer werden.“

Die beiden Elektro-Fahrzeuge stehen an Standorten mit Ladesäulen auf dem Parkplatz vor dem Waiblinger Bahnhof und in der Postplatz-Tiefgarage. Die Stadt Waiblingen will im Rahmen des Projektes „Waiblingen e-mobil“ die Einsatzfähigkeit

und die Nutzung eines vollelektrisch betriebenen Fahrzeugs im Carsharing untersuchen. Akzeptanz oder Ablehnung der neuen E-Mobilität in Waiblingen – E-Carsharing, Pedelec-Station, Ladesäulen, E-Dienstfahrzeuge statistisch erfasst, durch Nutzerbefragungen ergänzt und ausgewertet. Das soll später anderen Kommunen bei der Umsetzung ähnlicher Projekte helfen.

Was die Massenverbreitung des Auto-Teilens anbelangt, zeigt sich der Stadtmobil-Veteran selbst überraschend skeptisch: Dass aus drei Stadtmobil-Stellplätzen beim Bahnhof irgendwann zehn, 15 oder mehr werden – das sei eine Sache von Jahrzehnten. Die Mehrheit halte am Fetisch des eigenen Autos fest – da gibt er sich illusionslos. Optimistischer sieht das Michael Adler, der

Chefredakteur der Zeitschrift „Fairverkehr“ wirbt für ein Umdenken in Sachen Mobilität. Damit aus dem Trend eine Bewegung wird, die Carsharing, Leihräder, Mitfahrbörsen, Bus und Bahn kombiniert, hofft er auf hippe, junge Großstädter, die Wert auf Mobilität, aber nicht aufs eigene Auto legen: die „Generation Mietwagen“. So der Titel seines Buches.

### Nächste Folge

Die Serie behandelt unterschiedliche Wege umweltschonender Mobilität. Im nächsten Teil geht es um den Busverkehr.

## Mobil ohne eigenes Fahrzeug

„Autonetzer“ ist überall, „Flinkster“ und „Car2go“ zögern noch mit dem Ausbau in Richtung Waiblingen

Waiblingen/Stuttgart.

Das Stadtmobil fuhr vorneweg und blieb lange allein als Carsharing-Anbieter. Mittlerweile tummeln sich auf den Straßen der Region auch Car2go, Flinkster und Autonetzer: Die Carsharer haben die Wahl.

„Autonetzer“ heißt der junge Wilde unter den Carsharing-Anbietern, und er gibt sich ganz schön selbstbewusst: Firmengründer Sebastian Ballweg spricht vom größten Carsharing-Anbieter in Deutschland, denn Autonetzer zählt 15 000 Autos im Fuhrpark – der ihm gar nicht gehört. Denn das macht den Clou aus: Beim privaten Carsharing geben Hinz und Kunz ihre Privat-Pkw zur allgemeinen Nutzung frei. Das Autonetzer-Portal bringt Verleiher und Mieter zusammen. So ist ein Auto für die Zeit der Leihe über einen festen Geschäftspartner, die R+V-Versicherungen, versichert. Nach Abschluss des Leihgeschäfts greift wieder die normale Police. Im Umkreis von fünf Kilometern um Waiblingen bieten derzeit zehn Autobesitzer ihre Wagen an. Da laut Faustregel von Sebastian Ballweg auf einen Anbieter durchschnittlich zehn Nutzer kommen, wäre Autonetzer mit 100 Leihkunden sogar größer als das Waiblinger Stadtmobil. Belegen lässt sich das allerdings nicht. Für Ballweg zählt Waiblingen im Ballungsraum zu den „interessanten Vororten“.

Geboren wurde Autonetzer in Stuttgart, noch erfolgreicher fährt das Leihportal inzwischen in den hippen Metropolen Hamburg und Berlin. Genutzt wird es aber nicht nur von den jungen Leuten, nicht nur von Studenten. Das Durchschnittsalter liegt immerhin bei Mitte 30. Am populärsten ist die Leihe für zwei oder drei Tage übers Wochenende für längere Strecken – oder für einen Tag: Wobei sich Kleintransporter besonderer Beliebtheit erfreuen. Der Grund: Wer umzieht, mietet sich flugs einen Sprinter bei Autonetzer und kommt damit billi-

ger weg als beim herkömmlichen Mietwagen-Anbieter. Dieser Branche wiederum stößt das so sauer auf, dass ein Verband gegen Autonetzer geklagt hat. „Offenbar hat die Lobby sich zum Ziel gesetzt, möglichen Wettbewerb im Keim zu ersticken“, meint Sebastian Ballweg.

Mit 3600 Autos – darunter 600 Elektrofahrzeuge – in 200 Städten reklamiert auch „Flinkster“ den Titel des größten Carsharing-Netzes in Deutschland für sich. Kunden nutzen die Flinkster, um vom Bahnhof zum Termin und zurück zu kommen, um am Wochenende zum Kindergeburtstag zu fahren oder Einkäufe zu tätigen, für Ausflüge oder Urlaubsreisen. Flinkster verknüpft Schiene und Straße und sichert Bahnreisenden den Anschluss von der Bahn zum

Zielort und umgekehrt. Flinkster ist stationsbasiert: Der Kunde weiß, wo er das Auto abholen kann, und stellt dieses dort auch wieder hin. In Stuttgart gut verbreitet, ist ein Ausbau in Richtung Waiblingen „momentan“ nicht geplant.

Ganz ohne feste Mietstationen kommt die Daimler-Tochter „Car2go“ aus. Die Fahrzeuge müssen nicht vorher gebucht werden, der Nutzer nimmt einfach das Auto, das in seiner Nähe steht, und kann es an einem anderen Platz wieder abstellen. Dabei entsteht keine Vertragsbindung, keine Monatsgebühr, keine Mindestmietdauer. Die Abrechnung geschieht auf Minutenbasis. Aber: „Kurzfristig ist keine Erweiterung des Geschäftsgebietes geplant“, sagt Pressesprecher Andreas Leo. Die komme nur in-

frage, wenn sich eine hohe Nachfrage zeige. In der Region kommen außer Stuttgart bisher Esslingen, Sindelfingen, Böblingen und Gerlingen zum Zuge. Fast 40 000 Nutzer hat Car2go in der Region Stuttgart. Rund 40 Prozent davon sind zwischen 26 und 35 Jahren, rund 20 Prozent zwischen 18 und 25 Jahren. Die Erweiterung des Car2go-Geschäftsgebietes muss sich einerseits rechnen, andererseits müssen die technischen Voraussetzungen erfüllt sein: Er geht einher mit dem Ausbau der elektrischen Ladeinfrastruktur, die im Rahmen des Schaufens-terprojektes „Living Lab BW mobil“ durch die EnBW erfolgt. Mit „Car2go“ und der Mobilitäts-App „Moovel“ entwickelt sich der Autokonzern laut Chef Dieter Zetsche bewusst zum „Mobilitätsdienstleister“.



Auto teilen und shoppen: Elektro-Smart von Car2go.

Bild: Daimler

## Carsharer-Überblick

■ **Stadtmobil:** der Klassiker. Neben den Nutzungskosten für jede Fahrt entrichtet der Kunde eine einmalige Kautions- und eine Monatsgebühr. Es stehen mehrere auf unterschiedliche Bedürfnisse zugeschnittene Tarife zur Verfügung.

■ **Autonetzer:** Im Stil von Tauschbörsen macht autonetzer.de das private Ver- und Entleihen von Fahrzeugen möglich.

■ **Car2go:** Die Elektro-Autos stehen allen Inhabern eines Führerscheins zur Verfügung, nachdem sie sich bei Car2go angemeldet haben. Ein Blick ins Internet verrät den Standort des nächsten freien Car2go-Fahrzeugs.

■ **Flinkster:** Carsharing-System der Deutschen Bahn. Nach Ende der gebuchten Zeit wird der Flinkster wieder an dem Standort geparkt, an dem er auch abgeholt wurde.