
CAR- SHARING



„Könnt ihr dann überhaupt noch spontan zu Ikea fahren?“ Ein Familienvater erzählt von seinem ersten Jahr ohne eigenes Auto.

Text Heiko Bielinski



Man hängt ja auch emotional an einem eigenen Auto.

Die Ausgangslage

Seit meinem 18. Lebensjahr hatte ich immer ein eigenes Auto. Auf dem platten Land ging es nicht anders, und als ich später in die Stadt zog, hatte ich mich daran gewöhnt. Dabei sind mir Autos ziemlich egal. Fachsimpeleien über die neuesten Modelle kann ich nichts abgewinnen und zum Schrauben fehlt mir das Talent. Trotzdem habe ich zwanzig Jahre lang PKWs besessen. Seit fünfzehn Jahren wohne ich mit meiner Frau in München, mittlerweile haben wir zwei Kinder im Alter von vier und sechs Jahren. Das Auto stand immer vor der Tür oder auf einem weit entfernten Platz, den wir zuvor lange suchen mussten. Mein Bauch hat mir schon vor Jahren mitgeteilt, dass ein eigenes Auto in einem Ballungsgebiet wie München Quatsch ist. Aber Faulheit, Gewohnheit und das Gefühl, mit einem Auto irgendwie frei zu sein, haben immer gesiegt.

Die Analyse

Ende 2013 habe ich dann doch unser Fahrverhalten analysiert: In der Stadt benutzten wir für den Weg zur Arbeit oder zum Supermarkt immer das Fahrrad und den öffentlichen Nahverkehr. Mit dem Auto unternahmen wir vor allem Ausflüge in die Berge, besuchten die Großeltern, fuhren in den Urlaub, erledigten größere Besorgungen. Oft fuhren wir spontan zu Ikea. 2013 sind wir schätzungsweise 10 000 Kilometer gefahren. 90 Prozent der Zeit stand unser Familienkombi ungenutzt herum und verlor an Wert. Genau diesen Wertverlust muss man in eine ehrliche Rechnung miteinbeziehen. Neben Steuern, Parkgebühren und Benzin auch die vierstelligen Werkstattrechnungen. Am Ende verglich ich die Kosten für das eigene Auto mit den Ausgaben für Carsharing: Die Zahl in der Carsharing-Spalte war ein bisschen niedriger. Zumindest hatte ich durch die Prognose nun eine Orientierung.

Der Umstieg

Mein Bauchgefühl hatte nun also Unterstützung. Kurz vor Weihnachten 2013 verkauften wir unseren Familienkombi. Das Schlimmste daran war nicht der Abschied von einem lieb gewonnenen, vierrädrigen Familienmitglied, sondern das Verhandeln mit Gebrauchtwagenhändlern, die auf zugigen Schotterplätzen in überheizten Wohncontainern sitzen. Und wie unser Kombi zuvor beim Kauf, aufgrund meines schlechten Verhandlungsgeschicks, zu teuer war, war er am Ende auf dem Schotterplatz aus demselben Grund zu billig. Gleich danach meldeten wir uns bei Stattauto an, einem klassischen stationären Carsharing-Anbieter, wie es ihn in größeren deutschen Städten seit Ende der 80er Jahre gibt. Man wird dort Mitglied und zahlt einen geringen Monatsbeitrag. Dafür kann man an festen Stationen, die sich meistens in öffentlichen Tiefgaragen oder auf Parkplätzen befinden, Autos unterschiedlicher Klassen leihen. Stunden-, tage- oder wochenweise.

Anfangsprobleme

Unser Einstieg ins Carsharing-Business verlief etwas holprig. Für die erste große Fahrt an Weihnachten reservierte ich rechtzeitig über die Webseite von Stattauto einen scheinbar familientauglichen Kastenwagen und übersah dabei, dass es sich lediglich um das zweisitzige Handwerkermodell handelte. Als ich das am 23. Dezember feststellte, entstand leichte Unruhe in der Familie. Glücklicherweise gab es von Stattauto, einen Tag vor Heiligabend, noch exakt einen freien Wagen in München. Leicht beengt ging es zu den Großeltern.

Die Kosten

Die Kosten, die man vor Fahrtantritt auch auf der Webseite des Anbieters kalkulieren kann, waren erst mal gewöhnungsbedürftig: Für

WICHTIGSTE ANBIETER



Stattauto

Unser Autor nutzt diesen Carsharing-Pionier mit einigen Dutzend Stationen in München. Modelle: Kleinwagen, Kombi und Transporter. Preis setzt sich zusammen aus Grundgebühr, Zeit- und Kilometerpauschale.

Cambio

300 Stationen in siebzehn Städten, vor allem in Nord- und Westdeutschland. Modellauswahl und Preisstruktur vergleichbar mit Stattauto.

Stadtmobil

Ein Verbund von Anbietern aus 77 Städten. In der Regel stationsbasiert. Mancherorts ist auch dynamisches Carsharing möglich, bei dem die Fahrzeuge keinen festen Stellplatz haben.

DriveNow

Bedingt familientauglich. Die Flotte in Hamburg, München, Berlin, Düsseldorf und Köln besteht aus Minis und drei BMW-Modellen. Rückgabe überall im Innenstadtbereich möglich.

Car2Go

Mittlerweile in 29 Städten in Deutschland, Europa und den USA. Die Zweisitzer-Smarts sind kaum familientauglich. Praktisch für kurze Stadtfahrten.

Flinkster

Das Carsharing-Angebot der Deutschen Bahn hat die meisten Standorte. Stationäre und flexible One-Way-Fahrzeuge in Kooperation mit Hertz. Nachlass für Bahncard-Kunden.

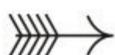
eine Wochenendfahrt zu den Großeltern standen im Schnitt knapp 200 Euro auf der Rechnung, für unseren zweiwöchigen Schwedenurlaub mit 3823 Kilometern zurückgelegter Strecke gar 1300 Euro. In solchen Fällen half es immer, auf die große schwarze Zahl aus meiner Prognose zu schauen. Diese Kosten hat man nämlich auch mit dem eigenen Auto. Sie verstecken sich nur psychologisch geschickt über das Jahr verteilt und lassen sich so besser verdrängen.

Das neue Fahrgefühl

Das eigene Auto benutzt man ja meistens mit einer schlafwandlerischen Routine. Man kennt alle Schalter und Hebel, weiß, wie sich die Gangschaltung anfühlt und wie lange der Reservetank wirklich reicht. Beim Carsharing muss man sich erst mal an die unterschiedlichen Autos gewöhnen. Bei jedem Modell befinden sich Knöpfe und Funktionen woanders, jedes Auto fährt sich anders. Als unser erster Hybridwagen kraftstoffsparend an der Ampel den Motor selbstständig abstellte, riefen wir in Gedanken schon den Pannenservice an. Beim ersten Elektroauto hab ich das Fenster heruntergekurbelt, um wenigstens irgendetwas zu hören. Und bis ich bei den Car2Go-Smarts die Automatikschaltung kapiert habe, hatten die Fahrer hinter mir bestimmt einen Riesenspaß.

Die Hürden

Auch liegt eine unserer Autostationen in einer absurd unübersichtlichen Tiefgarage, bei der es mir auch beim zweiten Mal nicht gelungen ist, den richtigen Ausgang zu finden. Nach einer Viertelstunde befreite mich ein Anwohner, der gerade im Waschkeller zu Gange war. Wenig erfreut war auch die Kundin, die erst eine halbe Stunde später losfahren konnte, weil meine Frau felsenfest davon überzeugt war, noch eine Stunde länger gebucht zu haben. Zur Strafe mussten wir einen kleinen zweistelligen Betrag nachzahlen. Außerdem vergisst man am Ende einer Fahrt auch mal was im Auto. Unsere Handyhalterung nutzt jetzt wahrscheinlich ein anderer Stattauto-Kunde, die Kindersitze haben wir glücklicherweise wiederbekommen. Die muss man, und das ist tatsächlich lästig, jedes



EIN JAHR OHNE AUTO

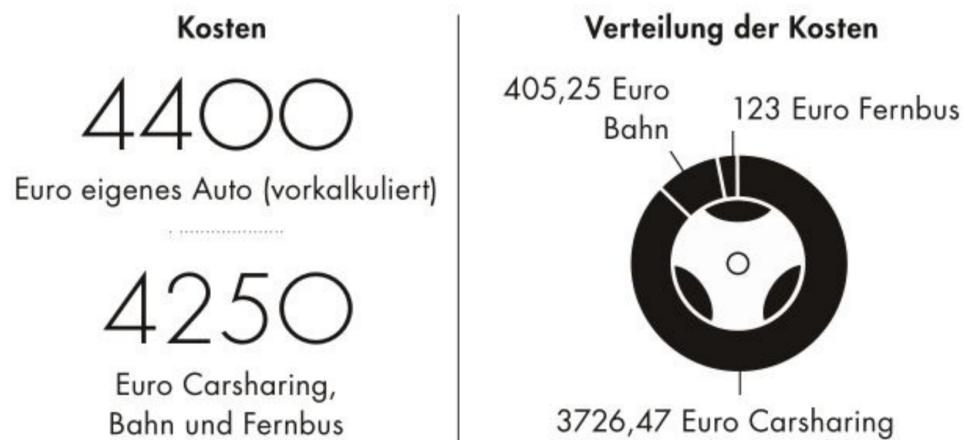
... zumindest ohne das eigene. Das hat unser Autor nämlich verkauft, damit er gar nicht erst in Versuchung kommt.

Das Carsharing-Jahr 2014 in Zahlen

13800 Kilometer gefahren

Die längste Fahrt (ein Schwedenurlaub) 3823

3 Kilometer, die kürzeste Fahrt (um einen Parkplatz zu blockieren)



... das war ein bisschen nervig

- | | |
|--|---|
| 2 im Auto vergessene Kindersitze, beide wiederbekommen | 1 verärgerter Stattauto-Nutzer, weil Rückgabe 30 Minuten zu spät |
| 1 im Auto vergessene Handyhalterung, nicht wiederbekommen | 2 Mal in der verf**** Stattauto-Station verlaufen |



WIE FINDET MAN HERAUS, OB CARSHARING SICH LOHNT. EINE KURZE ANLEITUNG UNTER NIDO.DE/CARSHARING

Mal ein- und ausbauen. Sind die Kinder größer, geht das mit den schlichten Sitzertörungen einfacher. Jedenfalls hat kaum ein Anbieter Autos mit vorinstallierten Sitzen im Programm.

Der Alltag

Wir bekamen diese Probleme ziemlich schnell in den Griff. Mittlerweile haben wir unsere drei Standardautos, die bei rechtzeitiger Buchung fast immer frei sind. Wir schaffen es, pünktlich zurück zu sein, die Kinder tragen ihre Sitzertörungen selbst zum Auto, und in der Irrgartentiefgarage buche ich nur noch in Notfällen. Zwar machten wir oft Spontanfahrten ins Möbelhaus oder Ähnliches, aber bald versuchten wir, unser Mobilitätsverhalten noch mehr zu planen. Wir legten uns klarer fest, wann wir losfahren würden und wie lange die Tour dauern würde.

Die Fortbewegungsarten

Mit zwei Bahncards 25 und früh gebuchten Sparpreisen kommt man mit dem Zug günstig von einer Stadt in die andere. Die Kinder haben auch mehr Freiraum zum Spielen.

Momentan noch unschlagbar günstig sind die deutschlandweiten Fernbuslinien. Sie fahren zahlreiche europäische Städte an und wir konnten damit für knapp 40 Euro von München nach Berlin fahren. Allerdings ohne Kinder. Für die ist ein Reisebus leider nichts: Sie können sich nicht bewegen, der Bus hält nicht spontan, wenn man sich mal die Füße vertreten will – höchstens für eine Fahrt zum eine Stunde entfernten Freizeitpark macht es Sinn. Sogar im alltäglichen Innenstadtverkehr ergaben sich plötzlich neue Möglichkeiten. Neben Fahrrad, U-Bahn und Tram, die wir weiter nutzen, meldete ich mich bei einigen neueren Carsharing-Anbietern an, Car2Go und DriveNow. Dabei entfällt die monatliche Grundgebühr. Man kann die Autos über eine Smartphone-App überall in der Stadt buchen und überall in der Stadt stehen lassen. Für längere Familienfahrten ist es zu teuer – zudem passen in die Smarts von Car2Go nur zwei Per-

PRAKTISCHE APPS



NEBEN DEN EIGENEN APPS DER MOBILITÄTSANBIETER GIBT ES AUCH NOCH DRITTANBIETER, DIE UNTER ANDEREM PREISVERGLEICHE ERMÖGLICHEN.

Allryder

(iOS, Android)

Man gibt an, wo man innerhalb einer Stadt hin möchte. Allryder ermittelt für Leihräder, den Nahverkehr, einige Carsharing-Anbieter und Taxi, wie lange man braucht und was es kostet. Funktioniert momentan in dreizehn deutschen Städten.

CheckMyBus

(iOS, Android, Windows Phone)

Ermöglicht einen guten Preisvergleich der zahlreichen Fernbusanbieter und leitet direkt zur Buchung weiter.

CarJump

(iOS, Android)

Vergleicht deutschlandweit Carsharing-Anbieter und leitet direkt zur Buchung weiter.

Autonetzer und Tamyca

(iOS, Android, Web)

Bei diesen Anbietern stellen Privatpersonen ihre Autos zum Ausleihen zur Verfügung. Die Buchung erfolgt über die jeweiligen Apps oder die Webseite. Im Mietpreis ist der Versicherungsschutz inbegriffen.

sonen. Und bis auf einige der größeren BMWs von DriveNow haben die Autos keine Kindersitzertörung. Für Einzelfahrten ohne Kinder, wenn es regnet oder die nächste U-Bahn zu weit weg ist, sind diese Anbieter aber eine gute Alternative.

Der Vorteil

Uns wurde recht schnell klar, wie angenehm es ist, je nach Bedarf mobil zu sein – mit einer Kombination aus Bahn, Rad und Carsharing. Wenn wir umziehen wollen, können wir uns einen Transporter von Stattauto ausleihen, für den Urlaub buchen wir den großen Familienkombi, für die Berge reicht auch der kostengünstige Kleinwagen, und wenn ich mal wieder in Ruhe was lesen will, nehme ich die Bahn. Ich bin angenehm überrascht, wie reibungslos das Familienleben ohne eigenes Auto klappt. Zumindest in einer Stadt, die eine gute Verkehrsinfrastruktur besitzt. Man kann nur hoffen, dass die Kommunen und auch die kommerziellen Anbieter die Angebote weiterausbauen werden, sodass irgendwann keine Autos mehr am Straßenrand stehen und 90 Prozent der Zeit vor sich hin rosten.

Das Fazit

Am Ende unseres ersten Jahres ohne eigenes Auto, sind wir nun statt 10 000 sogar 13 800 Kilometer gefahren. Die meisten davon mit einem geliehenen Auto, in Einzelfällen mit Bahn oder Fernbus. Wir haben knapp 150 Euro gespart. Das klingt nach wenig. Aber wir konnten ebenfalls vermeiden: den TÜV-Besuch, das Montieren der Winterreifen, die Waschanlage, übertriebene Werkstattrechnungen und das Um-den-Block-Fahren auf der verzweifelten Suche nach einem Parkplatz. Wir haben uns in diesem Jahr jede Menge Ärger erspart. Und zu Ikea fahren wir immer noch spontan.