



Car2go

In Ulm läuft seit März ein Modellversuch: 200 Kleinwagen sind über die Stadt verteilt und können „vom Fleck weg“ gemietet werden. Die Bequemlichkeit des spontanen Zustiegs macht den Ulmer Versuch für die Nutzer sehr attraktiv. Erste Erfahrungen zeigen allerdings, dass in puncto Ökobilanz nichts gewonnen wird: Die Autos werden als zusätzliches Angebot betrachtet, und das Mietmodell macht dem öffentlichen Nahverkehr ein Stück weit Konkurrenz.

Text Klaus Linscheid

Bevor die Kleinwagen losgeschickt wurden, präsentierten sie sich in Formation vor dem Ulmer Münster.

Foto: Daimler AG, Stuttgart

Was kostet eine Minute Autofahren? Niemand weiß das für seinen eigenen PKW wohl so ganz genau. In Ulm hingegen lässt es sich bemessen. Es sind präzise 19 Cent. Vorausgesetzt, man nutzt eines der Smart-Fahrzeuge, die seit dem Frühjahr im Mittelpunkt eines Carsharing-Projektes der Daimler AG stehen. Individuell mobil sein zu können, ohne dass man selbst ein Auto besitzen muss, so lautet die zugrunde liegende Idee.

Das Ulmer Modell funktioniert sehr einfach: anmelden, einsteigen, losfahren. Beim Registrieren bekommt man einen elektronischen Chip, der auf den Führerschein geklebt wird. Mit diesem Chip steht einem der Fuhrpark von 200 Autos zur Verfügung, mit dem Chip wird auch die Türe geöffnet und das Auto gestartet. Ab diesem Moment läuft die Mietzeit. Ähnlich einfach geht es auch bei den Kosten zu. Sie hängen allein von der Mietdauer ab und betragen 19 Cent pro Minute, 9,90 Euro pro Stunde, beziehungsweise 49 Euro für einen ganzen Tag – Kraftstoff, Versicherung, Reinigung und Wartung inklusive.

Eine Voranmeldung ist eben so wenig erforderlich wie die Festlegung auf eine Nutzungsdauer. Jedes freie Fahrzeug kann vom Fleck weg gemietet und innerhalb des Stadtgebietes von

Ulm und Neu-Ulm wieder abgestellt werden. Auch vor der eigenen Haustüre, sofern diese im Geschäftsgebiet liegt. Selbstverständlich können Fahrzeuge per Telefon oder Internet reserviert werden. Auf diesem Weg erfährt man auch, wo gerade ein Wagen frei ist – falls man keinen in Sichtweite findet. Eine Statistik zeigt an, wieviel Autos zur Zeit zu haben sind. Beispiel Mittwoch, 25. November, 18.05 Uhr: 126 Autos sind frei. Ein prinzipieller Vorteil des Car2go-Konzepts ist nicht zu übersehen: Während herkömmliche private Pkw im Durchschnitt nur eine Stunde pro Tag fahren, werden die Smarts des Modellversuchs mehrmals am Tag bewegt. Zwischen drei und acht Fahrer hat so ein Smart pro Tag, oder anders ausgedrückt bis zu 1000 Mieten insgesamt bei derzeit 200 Fahrzeugen. Drei von vier Fahrten erfolgen spontan, also ohne vorherige Buchung. Im Durchschnitt liegt die Mietzeit bei weniger als 60 Minuten.

Konkurrenz zum ON

Umweltschützer stehen dem Projekt nicht uneingeschränkt positiv gegenüber. BUND-Regionalgeschäftsführer Ralf Stolz vom Umweltzentrum Ulm zum Beispiel kritisiert, dass aus-

gerechnet dort, wo der öffentliche Nahverkehr am besten ausgebaut ist, nämlich in der Innenstadt, Car2go dazu verleite, mit dem Auto zu fahren, anstatt Straßenbahn oder Bus zu benutzen. Andererseits habe das Projekt Potential und „die Grundidee des Teilens sei sinnvoll“. Jedenfalls will das Umweltzentrum, bevor es sich genau festlegt, wie das Ganze einzuschätzen sei, die wissenschaftliche Auswertung des auf ein Jahr begrenzten Pilotprojektes abwarten.

Vom Prinzip her bietet der Modellversuch eine Alternative zum privaten PKW. Der Nutzer ist zeitlich und räumlich mobil wie mit dem eigenen Auto, spart aber die Fixkosten eines nur wenig genutzten eigenen Pkw. Neu ist die Mitnahmeidee freilich nicht, neu ist die Übertragung auf das Auto. Die Deutsche Bahn hat schon vor Jahren mit dem Verleih von Miet-Fahrrädern, die über die ganze Stadt verteilt sind, Erfahrungen gesammelt. Funktioniert das auch mit Autos? Robert Henrich, Projektleiter bei Daimler für Car2go, zeigt sich überzeugt. Mehr als 14.000 Kunden haben sich seit Beginn der Pilotphase im März bereits registriert lassen. Das ist mehr als jeder fünfte Führerscheinbesitzer in der Stadt. Gerechnet hatte man mit lediglich 5000 Interessenten. Eine Ausweitung auf Großräume im Sinne von Verbundnetzen, ähnlich wie im ÖPNV schon üblich, könnte ein nächster Schritt sein. „Intermodales Verkehrskonzept“ lautet der dazugehörige Begriff. Darunter versteht man, dass die Verkehrsteilnehmer für jedes Mobilitätsbedürfnis das am besten geeignete Fortbewegungsmittel wählen können, je nachdem, ob sie zur Arbeit fahren, den Großeinkauf tätigen oder mit Familie ins Wochenende unterwegs sind.

Inzwischen interessieren sich auch andere Kommunen für den Versuch. Daimler startet ein zweites Pilotprojekt jetzt aber erstmal in der texanischen Stadt Austin. Mit 750.000 Einwohnern ist Austin sechsmal so groß wie Ulm. Die Ulmer Erfahrungen werden hier eingebracht. Walter Laitenberger, bei der Stadt Ulm verantwortlich für das Modellvorhaben, sieht die Möglichkeiten des Modells noch nicht ausgeschöpft. Car2go kann als weiteres öffentliches Verkehrsmittel betrachtet werden, das am besten mit anderen ÖPNV-Angeboten in einem Tarifverbund vernetzt werden müsse. Vor allem bei jungen Leuten gebe es ein sehr großes Interesse. Dies hänge sicher damit zusammen, dass viele von ihnen noch kein eigenes Auto besitzen, aber eben auch mit anderen Mobilitätsbedürfnissen: Attraktiv sei vor allem der Umstand, dass man die Autos „on-the-fly“ mitnehmen und am Zielort einfach stehen lassen kann, ohne sich um das Gefährt weiter kümmern zu müssen. Bei künftigen Modellversuchen, so ist zu hören, könnten statt der Diesel-betriebenen Fahrzeuge Elektromobile zum Einsatz kommen. Allerdings ist dann die sofortige Verfügbarkeit nicht mehr so einfach zu bewerkstelligen wie im aktuellen Versuch; die Elektrozapsäulen verlangen ein längeres Auftanken.

Alle blau umrandeten Gebiete gehören mit zum Geschäftsbereich. Das Auto kann also ohne weiteres in der Ulmer Innenstadt gemietet und dann auf der bayerischen Seite in ei-

nem der blau umrandeten Vororte abgestellt. Dort bleiben sie stehen, bis sie ein nächster Mieter findet.

Karte: car2go, Ulm

