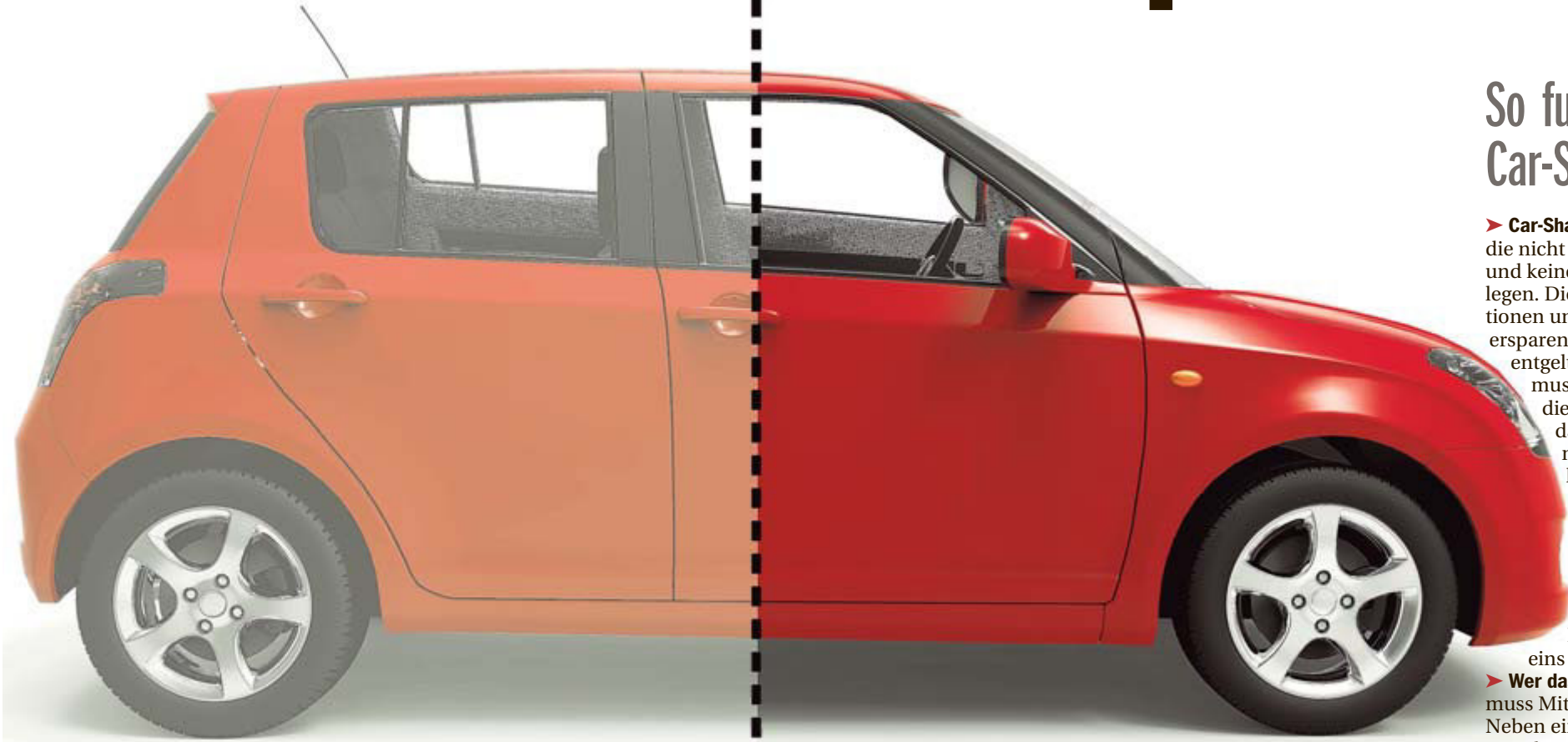


Teilen und sparen



So funktioniert Car-Sharing

► **Car-Sharing** ist für Nutzer gedacht, die nicht täglich ein Auto brauchen und keine großen Strecken zurücklegen. Die Idee ist es, sich die Investitionen und laufenden Kosten zu ersparen und nur ein Nutzungsentgelt zu entrichten. Allerdings muss man dies vorausplanen, die Verfügbarkeit prüfen und das Auto reservieren. Doch mit elektronischen Codekarten ist dies sehr einfach. Ideal ist eine Kombination von Firmen und Privatnutzern, da sich die Zeiten oft ergänzen. So sind beispielsweise auch die Stadt Überlingen und die Sparkasse Bodensee Mitglied des Vereins „CarSharing am Bodensee“

► **Wer das lokale Angebot** nutzen will, muss Mitglied im Verein werden. Neben einer Aufnahmegebühr von 30 Euro kostet das monatlich 7,50 Euro, im Jahr also 90 Euro. Der größte Batzen ist eine Kautions über 450 Euro, die lediglich den Selbstbehalt der Vollkaskoversicherung bei einem Unfall abdeckt und bei Austritt wieder zurückerstattet wird. Der Nutzungstarif umfasst ein pauschales Nutzungsentgelt von 2 Euro pro Stunde oder maximal 20 Euro pro Tag sowie zwischen 28 und 31 Cent pro gefahrenen Kilometer. Die Benzinrenten sind in dem Tarif schon enthalten, Nachtanken ist mit einer Tankkarte möglich.

► **Nutzer erhalten eine Codekarte** und können damit das Auto nach vorheriger Buchung über das Internet zur reservierten Zeit öffnen. Im Fahrzeug finden sich Schlüssel und alle Papiere. Per SMS wird schon bei der Buchung die Information an den kleinen „Bordcomputer“ geschickt, der auch gefahrene Kilometer und die genutzte Zeit registriert. Ein Fahrtenbuch wie früher erübrigt sich. Die Abrechnung erfolgt einmal monatlich über die Zentrale des DB-CarSharing, dem der Verein angeschlossen ist.

► **Seit kurzer Zeit** bietet „BodenseeMobil“ für Abonnenten des Verkehrsverbunds Bodensee-Oberschwaben „Bodo“ besondere Vergünstigungen auf die Tarife an. Die Eintrittsgebühr entfällt, der Mitgliedsbeitrag beträgt 7,50 Euro und die Kautions nur 300 Euro. Auch bei den einzelnen Fahrten gibt es für „Bodo“-Nutzer 10 Prozent Rabatt.

► **Neu ist auch ein „Schnupper-Abo“** zum Ausprobieren: Für die einmalige Überweisung von 50 Euro kann nach einem formellen Antrag ein Auto für die Zeit von einem Monat bis zu 100 Kilometern und 48 Stunden mit einer Chipkarte genutzt werden. Was darüber hinaus geht, wird einfach nach den Tarifen abgerechnet.

► **„BodenseeMobil“** bzw. der Verein CarSharing am Bodensee verfügt derzeit über acht Fahrzeuge in Lindau, neun Fahrzeuge in Friedrichshafen, drei Autos in Überlingen und eines in Wangen. Partner in Ravensburg/Weingarten ist der Verein „Die Autonative“ mit derzeit sechs Fahrzeugen. Am südwestlichen Bodensee ist der Verein „CarSharing Hegau-Bodensee“ aktiv (www.fahrgut-radolfzell.de).

► **Andere überregionale Anbieter** sind vorzugsweise in größeren Städten angesiedelt, aber vermitteln teilweise auch die privaten Autos von Mitgliedern. Wie zum Beispiel die „Stadtmobil Südbaden AG“ (Freiburg), „Autonetzer GmbH“ (Stuttgart) oder „Greenwheels“ (Berlin).

► **Der Bundesverband CarSharing (BCS)** in Berlin ist der Dachverband von über 100 deutschen Anbietern. Telefon 0 30/92 12 33 53, E-Mail: info@carsharing.de, www.carsharing.de

► **Zusammen haben sie** Anfang 2012 mehr als 220 000 Fahrberechtigten in 309 Orten etwa 5600 Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. (hpw)

- Car-Sharing erspart Investition und Kosten
- Ein Fahrzeug nutzen, aber nicht besitzen
- „BodenseeMobil“ von Lindau bis Überlingen präsent

VON HANSPETER WALTER

Fahrt aufgenommen hat das Car-Sharing am nördlichen Bodensee erst in den vergangenen Jahren. Was schon Ende der 1980er und Anfang der 1990er Jahre in großen Städten wie Zürich oder Freiburg begann, fasste in den ländlichen Regionen erst später richtig Fuß. Teilweise sind kleine Vereine entstanden, die eigene Fahrzeuge betreiben; daneben gibt es überregionale Organisationen, die teilweise die Autos von Mitgliedern vermitteln. Doch inzwischen haben auch die Autofahrer am Bodensee die Vorzüge des Konzepts entdeckt, wenn sie nicht tagtäglich und rund um die Uhr ein eigenes Fahrzeug benötigen. Aber auch Behörden, Firmen und Verwaltungen ersparen sich die eine oder andere Investition und beschränken sich auf die Nutzung nach Bedarf.

„Das Konzept nimmt Fahrt auf“, sagt Wielant Ratz (Friedrichshafen), Geschäftsführer des Vereins Car-Sharing am Bodensee mit Sitz in Lindau, der inzwischen unter dem Label „BodenseeMobil“ im Internet firmiert und am nördlichen Seeufer inzwischen über 20 vereinseigene Fahrzeuge bereit hält. „Im Moment ist es richtig stressig“, erklärte Ratz Anfang Dezember, der mit Neuanfassungen dem wachsenden Bedarf gerecht zu werden versucht. Die Zahl der Mitglieder zwischen Lindau und Überlingen ist auf rund 200 angewachsen.

Zu ihnen gehört auch die Stadtverwaltung in Überlingen. Das Bauamt verzichtete vor einigen Jahren auf die Anschaffung eines dritten Fahrzeuges und nutzt stattdessen den ohnehin vor der eigenen Haustür geparkten Mitsubishi Colt. „Wenn unsere eigenen beiden Dienstfahrzeuge unterwegs sind, ist das als Ergänzung beziehungsweise als Ersatzfahrzeug ganz nützlich“, sagt Ansgar Schmal von der Abteilung Bauordnung und Bauverwaltung. Aber auch die Sparkasse Bodensee ist Mitglied und macht sich das Angebot zunutze. „Wir sind Überzeugungstäter“, sagt Walter Lorenz, Verantwortlicher für den Bereich Organisation, „und unsere Mitarbeiter nutzen es gerne.“ Für die Sparkasse sei das Modell komfortabel und Ressourcen schonend, sagt Lorenz. „Oft standen die Dienstwagen herum, manchmal reichten sie nicht für die Außentermine unserer Kundenberater.“ Die Bank schätze diese flexible Lösung.

Einen ersten Anlauf zum Car-Sharing auf ganz privater Basis hatten in Über-

lingen schon Anfang der 1990er Irene Alpes und Franz Leinweber unternommen. Die Umweltberaterin und der damalige Regionalgeschäftsführer des Naturschutzbunds wagten quasi einen Selbstversuch. „Wir haben ein Sparbuch angelegt und pro gefahrenen Kilometer einen bestimmten Betrag einbezahlt“, sagt Alpes: „Der war bewusst etwas höher als der ÖPNV, um das Autofahren für uns selbst weniger attraktiv zu machen.“ Da das Fahrzeug auf eine Person zugelassen und versichert gewesen sei, habe dieses Modell große Toleranz vorausgesetzt und sei wieder aufgegeben worden.

Am anderen Ende des Sees sind die Idee und das Bewusstsein weiter gereift. 1999 formierte sich in Lindau der Verein „Car-Sharing am Bodensee“. Seit gut sechs Jahren engagiert sich hier Wielant Ratz, der von Haus aus Stadtplaner ist. Er hat keine Zweifel, dass das Modell auch in ländlichen Regionen Zukunft hat. „Es wächst stetig und wir versuchen weiter in die Fläche zu gehen“, sagt er. Sukzessive musste er den Fuhrpark ausbauen, allein in Friedrichshafen um zwei Fahrzeuge in den vergangenen Monaten. Ratz: „Wir sind an der Grenze dessen, was wir aushalten können.“ Bei jedem Auto müsse der Verein verhandeln, wo das Fahrzeug nun stationiert werden solle.

Erst eins, dann zwei, dann drei... So ging es seit 2009 in Überlingen voran, wo drei Autos auf dem städtischen Parkplatz in der Bahnhofstraße, in der Schlachthausstraße und in der Mühlbachstraße stehen. Es mache im ländlichen Raum wenig Sinn, sagt Ratz, die Autos vorwiegend an Bahnhöfen zu stationieren. Stattdessen sind gut erreichbare und ein größeres Areal abdeckende Standorte im Bereich von Wohngebieten wesentlich besser geeignet. Private Stellplätze seien auch viel einfacher freizuhalten.

Das neunte Häfler Fahrzeug ist sogar ein veritabler Neunsitzer, der für eine neue Zielgruppe geeignet ist. Die meisten anderen Autos sind eher in der Dimension „Smart“ angesiedelt, da sie ohnehin in der Regel nur von ein bis zwei Personen genutzt werden. So reicht die Flächenabdeckung in Friedrichshafen bis in die Teilorte wie Kluftern oder auch in die Nachbargemeinde Meckenbeuren. Dabei waren die Häfler noch ganz ohne, als Wielant Ratz 2006 an den Bodensee kam und Lindau als Keimzelle des Vereins schon ganz gut versorgt war. „Das hat mich ziemlich gewirmt“, erinnert sich der Motor der

alternativen Bodenseemobilität: „In so einer Stadt musste es doch einen Bedarf geben.“ Gab es auch, wie sich schnell zeigen sollte.

Auf der anderen Seite sieht Ratz gerade Lindau und Überlingen mit ihren Altstädten, in denen es für die Bewohner nicht überall ausreichend Parkplätze geben kann, als gutes Pflaster für eine wachsende Nachfrage. „Hier wohnen relativ viele wohlhabende Menschen, die auch aus Idealismus mitmachen.“ Schon spielt der Verein in Überlingen mit dem Gedanken, entweder oben am Burgberg oder gar im Gewerbegebiet Oberried ein viertes Fahrzeug zu stationieren

Vernetzt ist der Verein mit der Deutschen Bahn, deren Reservierungssystem „Flinkster“ er nutzt. Als neuen Partner hat er auch den Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben (Bodo) gewinnen können. Bodo-Jahresabonnenten können künftig zu vergünstigten Konditionen Mitglied bei „Bodenseemobil“ werden.

Lokale Anbieter gibt es in Pfullendorf, Meßkirch und Sigmaringen derzeit nicht. Die Städte verweisen auf die überregionalen Organisationen, die teilweise private Mitglieder in der Region haben und deren Fahrzeuge vermitteln. Dazu gehören die ursprünglich aus den Niederlanden stammende Firma „Greenwheels“, die ihren deutschen Sitz in Berlin hat. Die Autonetzer GmbH ist mit ihrer Verwaltung in Stuttgart angesiedelt und vermittelt Fahrzeuge von Mitgliedern, deren Standort sich im Internet aufspüren lassen und die ganz unterschiedlich verfügbar sind. Unter den großen Überregionalen ist auch „Flinkster“, das Netz der Deutschen Bahn, an das sich „Bodenseemobil“ mit seinem Reservierungssystem

Beim Car-Sharing teilen sich viele Nutzer ein Auto. BILDER: WALTER, DEUSEXLUPUS - FOTOLIA / ILLUSTRATION: FRANK HOHLFELDT

„Ich hatte im SÜDKURIER einen Beitrag gelesen, einmal unsere Kosten nachgerechnet und unser Auto verkauft.“

Bruno Lekawitz (Überlingen), der seinen privaten Stellplatz zur Verfügung stellte



Neues Auto, neues Mitglied: Mit Blumen gratulierte Wielant Ratz von Car-Sharing am Bodensee (links) Dagmar Siemes zum Beitritt. Auf den handlichen Smart als drittes Fahrzeug in der Überlinger Flotte freut sich auch Bruno Lekawitz.