

CARSHARING

## Mein Dorf, mein Haus, mein geteiltes Auto

Auf dem Land braucht man sein eigenes Auto? Ach wo! Auch jenseits von Berlin oder München breitet sich die Idee des Autoteilens aus. Ein Besuch im Chiemgau und am Neckar

von Matthias Breitingner | 02. Mai 2014 - 15:10 Uhr

© Ameranger Autogemeinschaft



Carsharing-Fahrzeug in Amerang

Plötzlich stand die Autofrage im Raum. Tilo Teply war mit seiner Familie von München in den kleinen Heimatort seiner Ehefrau gezogen, Amerang bei Rosenheim, 3.600 Einwohner. In München war die Familie gut ohne Auto zurechtgekommen. Aber in einem kleinen Ort im nördlichen Chiemgau mit schlechtem öffentlichen Nahverkehr? Ohne Auto würde es hier nicht gehen. Dennoch war Teply überzeugt: Auch hier muss es eine Alternative zum eigenen Pkw geben.

Er fand mehrere Dorfbewohner, die es ähnlich sahen und auf dem Land ein Auto mit anderen teilen wollten. 2006 gründeten die Teplys zusammen mit fünf anderen Familien die Ameranger Autogemeinschaft (AmAG) und schafften einen damals drei Jahre alten Opel Zafira an. Heute hält die AmAG für insgesamt acht Mitgliedsparteien im Ort zwei Autos, einen Opel Zafira als Siebensitzer und als Kleinwagen einen Volkswagen Up. Anfang des Jahres 2014 trat sogar die Gemeinde selbst bei. Die Verwaltung macht ihre Fahrten mit den AmAG-Autos.

Teply ist begeisterter Radfahrer und hat kein Problem damit, auch Strecken auf dem Rad zurückzulegen, wo andere sofort ins Auto steigen. Autoverkehr sieht er eher als notwendiges Übel: "Ich hatte das Bedürfnis, mich auch gegenüber der Umwelt wohlzufühlen", sagt er. Andere Gründungsmitglieder der AmAG sahen vor allem die

wirtschaftlichen Vorteile sowie die Zeitersparnis, wenn sich mehrere Nutzer ums Fahrzeug kümmern.

Ähnlich war die Motivation auch bei Ulrich Essig. Er teilt sich seit Herbst 2009 mit anderen ein Auto in Wendlingen, einer 15.000-Einwohner-Stadt 30 Kilometer südöstlich von Stuttgart. Der finanzielle Gewinn stand auch bei ihm nicht im Fokus: "Die meisten sagen: 'Du könntest dir doch ein eigenes Auto leisten' und halten mich für einen Knicker", sagt Essig. Doch er habe vielmehr etwas für die Umwelt tun wollen, er wollte weniger Auto fahren. Zudem findet er es schade, "dass man die ganze Gegend mit Autos zustellt".

## **Ehrenamtliche Wagenwarte**

Essig kam auf die Idee, weil er den Weg zur Arbeit in Fahrgemeinschaften bewältigte und das eigene Auto häufig nur herumstand. Eines Tages sah er bei seiner Firma einen Carsharing-Pkw aus der Kleinstadt Renningen westlich von Stuttgart stehen. Er dachte: Was die können, kriegen wir in Wendlingen auch hin! Über ein Anzeigenblatt suchte und fand er Mitstreiter. Gemeinsam wurde beschlossen, es einfach mal ein, zwei Jahre zu versuchen. Das ist nun fast fünf Jahre her. Auch in Wendlingen ist die Kommune mittlerweile Mitglied der Gemeinschaft und hat 20 Nutzer eingebracht. So können jetzt rund 40 Personen auf die beiden Autos zugreifen, einen Golf-Kombi und als Kleinwagen einen VW Fox.

### **VEREINSSTRUKTUR**

Carsharing-Anbieter in kleineren Orten sind in der Regel als Verein organisiert, in dem Ehrenamtliche sich um die Fahrzeuge kümmern. Will man die Autos nutzen, muss man Vereinsmitglied werden. Damit verbunden ist in aller Regel eine Kapitaleinlage bzw. Kautions, die man bei Austritt zurückerhält. Bisweilen gibt es auch eine Aufnahmegebühr. Manche Anbieter erheben auch einen monatlichen Mitgliedsbeitrag.

Zugleich bekommt man Zugang zu den Fahrzeugen, etwa einen Schlüssel für den Tresor, in dem der Wagenschlüssel deponiert ist. Gebucht werden die Autos meist über ein Buchungssystem im Internet. Die Wagen stehen an festen Stationen im Ort. Dort müssen sie nach Fahrtende wieder abgestellt werden. Die Fahrtdaten werden in einem Fahrtenbuch im Auto eingetragen. Der Verein erstellt eine regelmäßige Abrechnung.

### **KOSTEN**

Die Preise für eine Fahrt setzen sich meist aus zwei Komponenten zusammen: einem Zeittarif (in Amerang 0,40 Euro pro Stunde, nachts 0,10 Euro plus 1,00 Euro Buchungspauschale) und einem Streckentarif (in Amerang 0,35 Euro pro Kilometer; längere Strecken ab dem 100. Kilometer 0,25 Euro). Darin sind dann alle Kosten inklusive Kraftstoff enthalten.

### **AUFBAU**

Wer Interesse hat, an seinem Wohnort mit Carsharing zu beginnen, sollte am besten Kontakt zu bestehenden Anbietern in der Nähe aufnehmen. So hilft etwa der Bundesverband Carsharing mit Beratungen. Der bcs bietet auch Vorteile für Versicherungen sowie Buchungs- und Abrechnungssysteme.

Was die Autoteiler in Wendlingen und Amerang von den großen Anbietern unterscheidet, ist ihre Rechtsform: Es sind eingetragene Vereine. "Wir sind kein Wirtschaftsunternehmen. Es geht nicht darum, Gewinne zu erzielen", sagt Tilo Teply. So kann die AmAG flexibel reagieren und etwa die Gebühr pro gefahrenem Kilometer auch mal senken, wenn es die finanzielle Lage des Vereins zulässt. In Amerang ist ein Mitglied Kfz-Meister, er

übernimmt in seiner Werkstatt die Wartung. Die Wendlinger Carsharer machen eine jährliche Endabrechnung, damit der Verein "plus minus null dasteht", sagt Essig. Zwei Ehrenamtliche kümmern sich um die Autos.

Amerang und Wendlingen sind nur zwei Beispiele einer ganzen Reihe von Carsharing-Anbietern, die es in kleineren Orten oder auf dem Lande in Deutschland inzwischen gibt. Auffällig ist die Verteilung, wenn man sich die Deutschlandkarte auf der [Website des Bundesverbands Carsharing \(bcs\)](#) ansieht: Eigene Anbieter in kleineren Gemeinden gibt es fast nur im Süden – in Baden-Württemberg und in Bayern. Willi Loose vom bcs hat selbst keine gute Erklärung für das Nord-Süd-Gefälle. Möglicherweise entsteht Carsharing vor allem dort, wo zumindest einigermaßen passabler Nahverkehr existiert, selbst wenn es nur Bürgerbusse sind. Der ÖPNV auf dem Land ist im dichter besiedelten Süddeutschland besser als in schwach besiedelten Landkreisen in Mecklenburg-Vorpommern oder Brandenburg.

Noch sind die Autoteiler in ihrer Gemeinde eher Außenseiter. "Viele haben sich gewundert und stehen dem Projekt bis heute skeptisch gegenüber", sagt Tilo Teply in Amerang. "Was wir machen, ist in gewisser Weise ja auch ein Angriff auf die tief verwurzelte Perspektive des Autozwangs, ein Angriff auf die Idee, ohne eigenes Auto gehe es nicht." Für Teply ist es entscheidend, das Auto und seine Nutzung neu zu denken: "Wenn es immer vor der Haustür zur Verfügung steht, dann nimmt man es auch." Er spricht gar von "Freiheit", die man sich nehme, wenn man sich vom eigenen Auto löse.

Tilo Teply sieht vor allem den ideellen Wert des Carsharings: "Das Autoteilen stärkt Gemeinschaftsgefühl und gegenseitiges Vertrauen." Auch Amerang selbst profitiert: Die Mitglieder der Autogemeinschaft kauften mehr im Ort ein statt weite Wege zurückzulegen. "Man beginnt, den eigenen Ort mehr wertzuschätzen." Insofern sei ihr Verein auch bürgerschaftliches Engagement.

**SERIE "CARSHARING"**

Carsharing hat längst das Image abgelegt, nur etwas für Ökos zu sein. Immer mehr folgen dem Prinzip "Nutzen statt besitzen" und kaufen kein eigenes Auto mehr. In Deutschland existieren insgesamt 150 Anbieter, bei denen mittlerweile 757.000 Mitglieder registriert sind. Warum sind die Angebote so beliebt? Kann das Modell auch jenseits von Großstädten funktionieren? Wie sieht die Entwicklung in anderen Ländern aus? In einer Serie untersuchen wir das Phänomen Carsharing.

**FOLGEN DER SERIE**

[Gute Lösung für Selten-Fahrer: Ein FAQ zum Carsharing](#)

[Car2go Black: Ein Convenience-Angebot für Großstädter](#)

[Die Schweizer, ein Volk von Carsharern: Carsharing im internationalen Vergleich](#)

[Carsharing als Nahverkehrsmittel: Ein "Heavy User" berichtet über sein Nutzerverhalten](#)

["Unsere Beziehung zum Auto wird rationaler": Interview mit dem Verkehrspsychologen Bernhard Schlag](#)

[Karlsruhe, Deutschlands Carsharing-Hauptstadt](#)

[Wie Familien es ohne eigenes Auto schaffen](#)

[Carsharing auf dem Land: Mein Dorf, mein Haus, mein geteiltes Auto](#)

[Carsharing-Kunden: Männlich, Anfang 30, privat unterwegs](#)

Ulrich Essigs Erfahrungen in Wendlingen sind ähnlich. "Ein Exot ist man schon", sagt der Schwabe. Viele seien sehr interessiert am Carsharing, aber die meisten sagten dann: "Für mich wäre das nichts". Er selbst empfindet Carsharing nicht als Einschränkung, sondern als Chance, "nicht gedankenlos ins Auto zu steigen". Für Wenignutzer sei das Autoteilen ohnehin ein zeitlicher und finanzieller Gewinn. Die meisten sähen nicht, wie viel sie ihr Auto wirklich kostet, und schauten nur auf die Spritkosten.

**"Die meisten Einsätze lassen sich planen"**

Bei den Amerangern sei die Befürchtung noch groß, dass das Carsharing-Auto bei Bedarf nicht zur Verfügung stünde. Das komme aber sehr selten vor, sagt Teply. Auch Essig berichtet aus Wendlingen, dass diese "Grundangst eigentlich unbegründet" sei: "Ein Notfall, für den man ungeplant sofort ein Auto braucht, kommt doch selten vor – die meisten Auto-Einsätze lassen sich planen. Und ansonsten gibt es ja immer noch Taxis", sagt Essig.

Dass nur selten mehrere Nutzer zur selben Zeit das geteilte Auto wollen, liegt wohl auch daran, dass für die meisten Familien das Carsharing-Fahrzeug nur Zweitauto ist. Von den AmAG-Mitgliedern sind die Teplys die einzigen, die überhaupt kein Auto mehr besitzen. Auch das ist kein Problem: Notfalls helfen mal Freunde oder Verwandte aus und leihen ihren Wagen oder man stellt im AmAG-Buchungssystem fest, dass ein anderer mit dem geteilten Auto dasselbe Fahrziel hat und einen womöglich mitnehmen kann.

Von den Wendlinger Carsharern habe auch noch niemand sein Auto verkauft, berichtet Essig. Inzwischen seien aber einige neue Mitglieder beigetreten, die von vornherein kein Auto hatten – etwa ein Lehrer, der aus Tübingen nach Wendlingen zog. Eine solche

potenzielle Attraktivität sieht auch Tilo Teply: "Eine Familie ist nach Amerang gezogen, weil es hier Carsharing gibt." Und mittlerweile wollen Einwohner im Nachbarort auch einen Carsharing-Verein gründen. Die Saat ist gesät – weit weg von Berlin, Hamburg, Köln oder München.

**COPYRIGHT:** ZEIT ONLINE

**ADRESSE:** <http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-05/carsharing-laendlich>