

CARSHARING

Endlich

Richard Graf

Seit Donnerstag kann auch in Luxemburg-Stadt nachhaltig geteilt und gefahren werden: An fünf Standorten stehen zehn Fahrzeuge für die AbonnentInnen von „Carloh“ bereit.

„Et ass e VW, an och nach en Diesell!“ Sam Tanson, grüne Verkehrsschöffin der Stadt Luxemburg, hatte eigentlich geglaubt, auf eine „valeur sûre“ gesetzt zu haben, als die Ausschreibung für eines der seit gestern in Luxemburg herumfahrenden „Carloh“-Fahrzeuge zugunsten der Firma Volkswagen und ihres Modells Polo entschieden wurde. Die Bestellungen datieren allerdings aus der Zeit vor dem VW-Abgas-Skandal und dürften die Freude all derer, die so lange auf die Einführung eines Carsharing-Systems in der Hauptstadt gewartet haben, nur wenig trüben.

Tatsächlich hat es geraume Zeit gedauert, bis es jetzt in - zunächst recht bescheidenem Rahmen - losgehen konnte. Zwar bezeichnete Bürgermeisterin Lydie Polfer bei ihrer Rede anlässlich der Vorstellung des Carloh-Projektes „um klénge Knuedler“ die blau-grüne Schöffenratserklärung aus dem Jahre 2011 als dessen Ursprung. Doch ihr Vor-Vorgänger im Amt, Paul Helminger, hatte schon Anfang des letzten Jahrzehnts die Idee eines von der Stadt betriebenen oder zumindest auf den Weg gebrachten Carsharing-Dienstes vorgestellt. Es gab sogar über Jahre eine „carsharing.lu“ benannte Homepage, die von der Stadtverwaltung betreut wurde, mit wenig Erfolg allerdings. Bei näherem Hinsehen entpuppte sich das damalige Vorhaben aber als „carpooling“-Modell. Es ging nicht darum, irgendwo auf dem Stadtgebiet Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen, sondern BerufspendlerInnen zur Bildung von Fahrgemeinschaften zu animieren.

Paul Helminger war sich des Unterschieds durchaus bewusst, gab aber zu verstehen, dass beabsichtigt sei, mittelfristig auch richtiges Carsharing in Luxemburg einzuführen. Allerdings fand er bei seiner Partei und bei seinem Koalitionspartner - damals noch

die CSV - wenig Gehör. Schließlich hat Carpooling den Vorteil, fast keine Kosten zu verursachen. Es musste nur die Internetseite betreut werden, den Rest besorgten die BürgerInnen selbst. Carsharing, dafür hätte es echtes Geld gebraucht, und da war die Bereitschaft der Politik dann doch etwas gedämpft.

Know How und Autos aus Deutschland

Tatsächlich gab es zu jener Zeit noch recht wenige Städte in Europa, in denen echtes Carsharing praktiziert wurde. Es waren eher private Initiativen, die sich in dieser Nutzung von Autos durch Viele versuchten. Erst in den Folgejahren begann eine regelrechter Boom, und mittlerweile hat sich die Idee, dass es durchaus sinnvoll ist, mit weniger Autos mehr Kilometer zu fahren, vielerorts durchgesetzt.

Wie so oft in Luxemburg wurde ein neues Verkehrskonzept zwar frühzeitig diskutiert, doch bis es praktische Resultate aufweisen konnte, gingen einige Jahre ins Land. Die verlorene Zeit wurde auch nicht dazu genutzt, parallel den gesetzgeberischen Rahmen an die neue Situation anzupassen. Zwar ist ein zweiter Versuch, innerorts spezielle Parkregelungen für Carsharing zu schaffen, auf dem Instanzenweg, aber der Start von Carloh kam dafür zu früh. Der Staatsrat hatte in einer ersten Fassung moniert, dass Sonderrechte für einzelne VerkehrsteilnehmerInnen gegen das in der Verfassung verankerte Gleichheitsprinzip verstoßen.

Ein wirkliches Hemmnis für Carloh ist dieser Rückstand jedoch nicht. Denn, wie Sam Tanson erläutert, die Stadtverwaltung wollte vorsichtig beginnen und hat die Stellplätze für die anfangs zehn Carloh-Fahrzeuge auf gemeindeeigenem Terrain, und nicht im öffentlichen Straßenraum, reserviert.

Das erklärt auch, weshalb man sich zunächst auf ein Konzept mit festen Stellplätzen festgelegt hat. In einem „free floating“ System können die Carsharing-NutzerInnen die ausgeliehenen Wagen irgendwo im Stadtgebiet abstellen. Die folgenden NutzerInnen werden dann automatisch informiert,

REGARDS

Esou laang d'Gebriedder
Grimm d'Ofgaswerter
vu VW festleeën, stelle
mir natierlech och di
adequat Kleedung
zuer Verfügung...



Fortschritt mit rückwärts gewandter Technologie? Nach „Veloh“ erweitert die Hauptstadt mit „Carloh“ die Palette der Mobilitätsangebote. Leider vorerst nur mit Autos mit Dieselmotoren.

wo sich das nächste freie Fahrzeug befindet. Ein solches System bietet den KundInnen mehr Flexibilität, würde aber das Zwei- bis Vierfache an Verwaltungskosten verursachen, wie Patrick Hein, Geschäftsführer von Carsharing Luxembourg, erläutert.

Cambio, ein erfahrener Carsharing-Dienstleister aus Deutschland, ist mit einem Prozent an Carsharing Luxembourg beteiligt. Zwei Prozent hält der Automobilclub, und über die restlichen 97 Prozent der Anteile wacht der Kämmerer der Hauptstadt. Während Cambio vor allem die (Internet-)Logistik liefert, kümmert sich der ACL um die Wartung der Fahrzeuge und die Hotline. Die hohen Einlagen von über 1,5 Millionen Euro sollen es der privatwirtschaftlich organisierten SA ermöglichen, einige Jahre auch ohne Gewinn zu überleben. Irgendwann nach fünf oder zehn Jahren hoffen die Verantwortlichen, den break-even point zu erreichen.

Mit aktuell zehn Autos - sechs VW Polo und vier etwas größere vom Typ Opel Meriva - wird die betriebswirtschaftliche Rechnung sicher nicht aufgehen. Auch dann nicht, wenn die Zahl von 400 AbonentInnen erreicht werden sollte. Dieser Wert ergibt sich aus dem statistischen Mittelwert, den Cambio aus seinen anderen Vorhaben errechnet hat: Um richtig zu funktionieren, müssen auf jedes bereitgestellte Fahrzeug etwa zehn AbonentInnen kommen. Steigt die Zahl der Kundinnen, ohne dass die Flotte wächst, ist Frust vorprogrammiert, weil dann zu den Wunschzeiten nicht genügend Autos angeboten werden können. Umgekehrt wird es schwer, jemals aus den roten Zahlen herauszukommen, wenn die Flotte im Verhältnis zur Kundschaft zu groß dimensioniert ist. Carloh muss also wachsen, und zwar sowohl an KundInnen als auch an Autos und Stellplätzen - das wird nur schrittweise gehen.

Dank des Prinzips der festen Stellplätze ist die Nutzung von Carloh recht einfach: Per Internet oder Handy-App reservieren die eingetragenen KundInnen ein Auto, holen es mit ihrer Chipkarte ab und stellen es nach

dem vorher vereinbarten Zeitraum an dem Platz, wo sie es abgeholt haben, wieder ab. Alles andere besorgt das System. Kein Ölwechsel an den man denken muss, kein Reifenwechsel bei Wintereinbruch. Nur tanken sollen die NutzerInnen selber, wenn die Anzeige unter ein Viertel des Tankinhalts fällt - gezahlt wird mit einer Tankkarte, die im Auto liegt, also nicht aus der eigenen Tasche.

Eco, Flexi Plus

Etwas komplizierter dürfte die Auswahl eines der drei angebotenen Tarifsysteme werden. Eco, Flexi oder Plus? Das hängt von der zu erwartenden Nutzung der Leihwagen ab. Mit fünf Euro monatlich (plus 30 Euro einmaliger Einschreibgebühr und einer fakultativen, aber wärmstens empfohlenen jährlichen Versicherung von 50 Euro) geht's los. Dann wird die Einzelmiete - die sich aus den gefahrenen Kilometern und der Mietdauer ergibt - zwar etwas teurer, aber wer nur einmal pro Woche mit dem Wagen zum Bio-Großhändler fährt, dürfte mit 20 Euro pro Miete zufrieden sein. Die zweite Stufe kostet 15 Euro, die dritte 30 pro Monat. In der Infobox nahe der Post in der Oberstadt stehen die Carloh-Mitarbeiterinnen mit ihren Computern bereit, um Interessenten vorzurechnen, was das für sie am besten geeignete Tarifmodell ist. Generell gilt: Wer jährlich weniger als 10- bis 12.000 Kilometer mit seinem Auto zurücklegt, sollte den Umstieg wagen.

A propos Tarif: Im Vergleich zu Cambio-Deutschland sind die Carloh Tarife um etwa 30 Prozent höher, so

Patrick Hein. „Gefühlt“ dürfte es etwas mehr sein - allerdings ist es nicht ganz einfach, stark variierende Monatsbeiträge mit ebenso unterschiedlich gestalteten Kilometer- und Stundentarifen zu vergleichen. „Sozial“ ist die Preisgestaltung sicherlich nicht. Wer nicht darauf erpicht ist, einen einwandfrei gewarteten, neuwertigen Wagen zu fahren, kann mit einem Uralt-Gebrauchtwagen eventuell billiger davonkommen, sofern er oder sie öfters mit dem Auto unterwegs sind. Wer arm ist und wenige fährt, der schleppt die Einkaufstüten dann eben zum Bus.

Das Zielpublikum für Carloh dürfte eine andere sein: Familien könnten erwägen, ihr Zweitauto abzuschaffen. Oder Berufstätige, die nur gelegentlich ein Auto brauchen und sich mit der angebotenen Tarifstruktur selber vorrechnen können, wann es sich lohnt, die eigene CO₂-Schleuder abzustoßen.

Damit dürfte auch die Befürchtung, Carsharing könnte eine unliebsame Konkurrenz für den öffentlichen Personennahverkehr werden, gegenstandslos werden: Sam Tanson sieht Carsharing als zusätzliches Angebot im System der urbanen Mobilität. Wer sein Auto abstößt, wird automatisch auch vermehrt Bus, Zug und demnächst auch die Tram nutzen.

Auch die Mietwagen-Branche braucht Carloh (noch) nicht zu fürchten. Zumindest in dieser ersten Phase soll die längste Mietdauer 72 Stunden betragen. Und freie Kilometer sind auch nicht vorgesehen. Der kurze Trip ins nahe Ausland übers Wochenende ist also möglich, dauert die Fahrt jedoch länger oder ist das Fahrziel weiter entfernt, ist Carloh nicht die richtige Wahl.

Das muss nicht so bleiben, denn das Carsharingmodell kann mit wachsender Flotte auch längere Mietzeiten verkraften. Bis es soweit ist, muss die erste Phase aber erst einmal mit Erfolg über die Bühne gehen. Dank Internet und Handy ist die Verwaltung städtischer Mietwagen-Systeme viel einfacher geworden. Technisch dürfte Carloh auf dem letzten Stand sein. Jetzt hängt es vor allem von der Akzeptanz der potenziellen NutzerInnen ab, wie es weitergeht.

Auf einen Wermutstropfen hat ausgerechnet die Jugendsektion der CSV-Stad aufmerksam gemacht: Sie schmäht die Mitglieder des blau-grünen SchöffInnenrates als „Carsharing-Fossile“, weil ausschließlich Wagen mit Verbrennungsmotoren angeboten werden. Doch wenn die Flotte größer geworden ist, sollen auch Elektro-Autos zum Einsatz kommen. Es sollte in dieser ersten Phase, die ja vielen schon eine ziemliche Umgewöhnung abverlangt, nicht gleich alles umgekrempelt werden, meint Sam Tanson.

So ist es mit dem Fortschritt: Damit in Zukunft möglichst viele E-Carlohs das Stadtbild bereichern, müssen jetzt um so mehr NutzerInnen mit Dieselaautos herumkurven. Die sind zwar ein Erzeugnis deutscher Wertarbeit und tragen stolz das Euronorm 6-Attestat. Bleibt zu hoffen, dass sie nicht schon bald wegen falscher Mess-Software in die Werkstatt zurückgerufen werden müssen.

www.carloh.lu



FOTO: WOXX