



Michael Hübl (li.) und Benjamin Kirschner (re.) hatten die Idee, Klaus Dibbern (li.) die Erfahrung.

Foto Frank Röth



Michael Minis (vorn) gründete mit befreundeten Studenten Tamyca.

Foto Edgar Schoepel

Sie tragen Namen wie „Autonetzer“, „Car2gether“, „Fline“, „Getaround“, „Nachbarschaftsauto“, „Open Ride“ oder „Tamyca“. Eine ganze Welle von neuen Mobilitätsdienstleistern, meist von jungen Leuten vor kurzer Zeit gegründet, macht derzeit von sich reden. Ob Carsharing, Kurzzeitmiete oder Mitfahrgelegenheit: Ihre Geschäftsmodelle funktionieren immer mit Hilfe des Internets und über Smartphones. Die grundlegende Idee ist immer dieselbe: Wer ein Auto nutzen will, muss keines besitzen. Die Zahl der Nutzer von Carsharing-Angeboten ist im zurückliegenden Jahr um

wählt er die über Fline synchronisierte Fahrt aus und startet die Navigation. Ihm wird noch einmal angezeigt, dass er Klaus Dibbern heute als Mitfahrer hat – das Navi führt ihn dann direkt nach Limburgerhof vor die Haustüre von Dibbern, dann nach Speyer zum VW-Händler, wo der zugestiegene Dibbern aussteigt, und anschließend weiter zu sich nach Ettlingen. Mit Dibbern hatte er ein nettes Gespräch, und mit den 3,20 Euro konnte er 40 Prozent seiner Kraftstoffkosten für die Gesamtstrecke refinanzieren.

Klaus Dibbern konnte innerhalb von 12 Minuten nach Speyer zur Werkstatt kommen – etwa zum Preis eines Regional-

Christoph Ruhkamp

Ohne Auto mobil

Wer gelegentlich Auto fahren will, muss kein eigenes Auto mehr besitzen. Dafür sorgen zahlreiche neue Mobilitätsdienstleister.

30 000 auf 190 000 Personen gewachsen. Früher waren Carsharing und Mitfahrzentralen etwas für vermeintlich freudlose Ökos: Wer mit einem Auto fahren wollte, ohne selbst eines zu besitzen, musste sich tagelang vor einer Fahrt anmelden und hoffen, dass es klappt. Heute läuft dasselbe vollständig spontan ab. Eine Mitfahrgelegenheit lässt sich über das Smartphone mit App-Technik binnen Minuten organisieren – etwa bei „Fline“.

Das läuft dann zum Beispiel so: Klaus Dibbern – 50 Jahre alt, Ingenieur, wohnt in Limburgerhof – hat sein Auto, einen gebrauchten VW Phaeton, in Speyer zur Inspektion gegeben. Um das Fahrzeug abends ab 17 Uhr wieder abzuholen – und nicht seine Frau vom Sport abhalten zu müssen –, legt er um 13 Uhr ein Mitfahrgelegenheit in Fline an. Die Strecke beträgt zehn Kilometer. Mit dem Auto fährt man 12 Minuten. Eine Taxifahrt würde 20,80 Euro kosten. Mit der S-Bahn (2,20 Euro) wäre er 35 Minuten unterwegs und müsste knapp zwei Kilometer laufen. Mit dem Bus (4,80 Euro) wäre er 50 Minuten unterwegs, müsste einmal umsteigen und ebenfalls etwa zwei Kilometer zu Fuß gehen.

Sekunden nachdem Dibbern sein Mitfahrgelegenheit in Fline eingegeben hat, erhält er per E-Mail auf www.fline.org – und per „push“ auf sein iPhone – die Meldung, dass zwei Fahrer ihn mitnehmen könnten: Sven Handwerk – 23 Jahre alt, Student – und Harald Kreitner – 42 Jahre alt, IT-Berater. Die Preise liegen bei 3,20 Euro und 4,34 Euro; beide würden ihn etwa um 16.50 Uhr abholen. Dibbern fragt über Fline bei Kreitner an; der fährt laut Fline von Ludwigshafen nach Ettlingen.

Kreitner hatte seine tägliche Fahrt von Ludwigshafen nach Ettlingen schon vor zwei Wochen als regelmäßige Fahrt in Fline eingegeben. Jetzt (um 13.02 Uhr) erhält er am Arbeitsplatz eine E-Mail von Fline mit der Mitteilung, dass ein Mitfahrer ihn anfragt. Er klickt auf den Link in der Email, welcher ihn auf www.fline.org leitet. Dort kann er sehen, dass er Dibbern von Limburgerhof nach Speyer mitnehmen könnte. Aufgrund der Profilinformationen und der Preisinformation (3,20 Euro) nimmt er an – Klaus Dibbern erhält wiederum die Bestätigung, dass seine Mitfahrgelegenheit gesichert ist.

Später steigt Kreitner wie fast jeden Tag um 16.30 Uhr in seinen Ford Mondeo. In der Navigon-App seines iPhones

verkehr-Tickets und 17 Euro günstiger als mit einem Taxi. Seine Frau Christiane konnte in der Zeit wie gewohnt zum Sport gehen. Er fährt mit seinem aus der Inspektion geholten Auto nach Hause und aktiviert Fline in Navigon, um selbst Mitfahrer mitnehmen zu können.

Zugegeben: Das geschilderte Beispiel ist zwar nicht erfunden, es hat aber dennoch einen kleinen Haken: Klaus Dibbern ist nicht irgendein Kunde von Fline, sondern selbst der Gründer und Haupt-eigentümer des Unternehmens.

Doch auch für zahlreiche andere Menschen funktioniert das Konzept inzwischen: Fline ist erst vor wenigen Monaten online gegangen und zählt schon heute mehr als 35 000 registrierte Nutzer. Drei Studenten der Fachhochschule Darmstadt entwickelten die Idee; der aus einer früheren Unternehmensgründung erfahrene Dibbern kam als Geschäftsführer dazu. Man gründete eine Aktiengesellschaft, und im Juli ging Fline nach längerem Versuchsbetrieb an den Start. Dibbern hatte zuvor schon eine Unternehmensberatung namens „Denc AG“ gegründet und weiterverkauft; er hat einst Maschinenbau in Karlsruhe und an der amerikanischen Eliteuniversität Stanford studiert. Der Gedanke seiner neuen Firma Fline ist einfach: Das Prinzip des Vermittlers spontaner Mitfahrgelegenheiten basiert auf dem Vertrauensbonus der sozialen Netzwerke.

Bei Fline meldet man sich in der Regel mit Foto und realen Namen an. Fahrer und Mitfahrer lassen sich oft über mehrere Ecken in den eigenen Bekannten- oder Freundeskreis einordnen. Sie nehmen über Smartphones direkt Kontakt miteinander auf. Mittels einer speziellen App für das Smartphone kann der Fahrer seine Route kurzfristig mitteilen, auch wenn er schon unterwegs ist – und potentielle Beifahrer können spontan nachsehen, ob gerade Autos in der Nähe sind, die in die gewünschte Richtung wollen. Denn das Programm weiß dank GPS genau, wo sich die Interessenten gerade befinden.

Fline ist nur etwas für Leute, die bereit sind, das Auto, mit dem sie gerade fahren, mit Fremden zu teilen („Ridesharing“). Doch auch wer sein eigenes Auto nicht



Wo ist mein Mieter? Smarts warten in Ulm auf ihre Fahrer.

Foto dpa

während der Fahrt teilen, aber für ein paar Euro gelegentlich an Fremde oder Nachbarn verleihen will, kommt bei den neuen Mobilitätsdienstleistern auf seine Kosten. So könnte auch die Vermietung privater Autos selbstverständlich werden: Über die Internet-Plattformen Autonetzer oder Tamyca zum Beispiel können Privatleute ihr Fahrzeug an Menschen vermieten, die selbst keines haben.

Das Auto war viele Jahrzehnte ein Sinnbild für Freiheit, jeder wollte und die meisten wollen noch immer ein eigenes haben. Doch das ändert sich langsam: „Wenn ich reiten will, brauche ich ja auch nicht mein eigenes Pferd“, sagt der Berliner Verkehrswissenschaftler Weert Canzler. Die Zahl der Radfahrer in Berlin, die auf ein Auto verzichten, habe sich in den vergangenen zehn Jahren verdoppelt. Ein Auto nicht kaufen, nicht langfristig mieten, sondern mal eben nutzen, zehn Minuten, eine Stunde, einen Abend, und dann einfach wieder irgendwo stehen lassen: Noch vor gut 20 Jahren wurde so etwas als grüne Ideologie abgetan oder von Vereinen zur Nachbarschaftshilfe betrieben. Nun setzt sich das Autoteilen immer mehr durch. Die Kurzzeitmiete als Geschäftsmodell legt kräftig zu, verkündet der Bundesverband Carsharing: Im vergangenen Jahr haben 190 000 Bundesbürger ihre Fahrzeuge mit anderen Nutzern geteilt. Das sind schon 20 Prozent mehr als 2009. Mittlerweile teilen sie sich 5000 Fahrzeuge.

Auf der Website Tamyca.de – der Name steht für „Take my car“ – kann jeder sein Auto vermieten, wenn er es gerade nicht braucht. Den Preis bestimmt er selbst, das Portal berechnet zusätzlich je Tag 7,50 Euro Gebühr – inklusive Vollkasko-Versicherung. Im Fall von Tamyca war der Weg von der Geschäftsidee zum Geschäftserfolg sehr kurz, wie Michael Minis, einer der sechs Gründer der Firma, berichtet. Nur einhalb Jahre ist es her, da tat sich der heute 26 Jahre alte Wirtschaftsingenieur bei einem Treffen für Unternehmensgründer an der Aachener Universität mit fünf weiteren Studenten zusammen. Ihre Idee: Alle Ressourcen sollten besser genutzt werden – und dies gelte auch für das Auto. „Ein Auto kostet viel Geld – selbst dann, wenn es nur herumsteht“, sagt Minis. Unter seinen fünf Teamkollegen sind Informatiker, Wirtschaftsingenieure, Elektrotechniker, Sieger im Bundeswettbewerb Mathematik, deutscher Meister im Schwimmen, fast alle von ihnen sind Stipendiaten der Studienstiftung. Die IT-Spezialisten des Teams bastelten einen Internetauftritt, und im November 2010 ging Tamyca online.

Rund 42 Millionen Autos gibt es in Deutschland. Wertverlust, Versicherung, Parkplatzgebühren und Steuern fallen an, ohne dass sie auch nur einen Meter gefahren werden. Vom Benzinpreis ganz zu schweigen. Rund 500 Euro kostet der Spaß durchschnittlich im Monat. Dabei werden Autos von Privatleuten am Tag durchschnittlich nur eine Stunde bewegt. „Deshalb kam uns die Idee, einen Marktplatz für Leute mit Auto und für Leute ohne Auto zu gründen, der beide in Kontakt bringt“, sagt Minis.

So teilt nun vielleicht ein 33 Jahre alter Arzt öfter mal sein Auto mit einer 28 Jahre alten Studentin aus der Nachbarschaft. Für 40 Euro am Tag gibt er sein Auto – vielleicht einen Peugeot 3008 – an die junge Frau ab. Die Studentin hat kein eigenes Auto und will auch keines. Es gibt aber Situationen, da braucht sie einen fahrbaren Untersatz, etwa wenn es zu Ikea geht – oder zu einem Picknick. Die Konkurrenz für Tamyca durch Rivalen wie „Autonetzer“ oder „Nachbarschaftsauto“ ist hart: Es gibt kein Patent, es gibt nichts, mit dem man sich wirklich verteidigen kann – außer schneller zu wachsen als die anderen. Besonders viele Nutzer sind bislang in Hamburg, Aachen und Berlin registriert. Aber in allen Großstädten werden es täglich mehr.

Dass der Trend zur gemeinsamen Nutzung von Autos stärker werden wird, davon ist auch das Fraunhofer-Institut für offene Kommunikationssysteme überzeugt. Die Wissenschaftler haben ein neues System zur Vermittlung spontaner Mitfahrgelegenheiten namens „Openride“ gestartet. In dem System übermitteln Autofahrer und Mitfahrer ihr Fahrtangebot oder ihren Mitfahrwunsch direkt über ihr Mo-

biltelefon. In Sekundenbruchteilen verbleibt eine Suchmaschine Wegstrecken und Abfahrtszeiten – und findet dann passende Fahrer und Mitfahrer. Gedacht ist das System, das spontan von unterwegs genutzt werden kann, vor allem für kurze Strecken im Stadtverkehr. Es wird von Studenten und Dozenten der Zeppelin-Universität in Friedrichshafen getestet und soll bald Unternehmen zur Verfügung gestellt werden. „Neu an Openride ist die Idee, die Spontansuche nach Fahrgemeinschaften in soziale Netzwerke zu integrieren. Dies wird durch die Offenheit der Openride-Infrastruktur ermöglicht, über die sich bestehende Communities auf einfache Art und Weise an Openride anbinden können“, sagt Nils Barnickel vom Fraunhofer-Institut.

Vorreiter für solche und ähnliche Mobilitätsdienstleistungen sind in der Autoindustrie der Stuttgarter Daimler-Konzern und der französische Hersteller Peugeot. Daimler bietet seine Kleinwagen der Marke Smart in Ulm und Hamburg unter dem Namen „Car2go“ zum spontanen Mieten auf der Straße an. Und Peugeot setzt in Berlin und München unter dem Titel „Mu by Peugeot“ auf die Vermietung der ganzen Fahrzeugpalette – vom Elektrofahrzeug bis zum Kleintransporter – an Mitglieder des eigenen Mobilitätsclubs.

Nach einen Schritt weiter geht die Idee der „intermodalen Mobilität“ – so nennen Fachleute die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel. Das größte Projekt dieser Art hat die chinesische Inselmetropole Hongkong auf die Beine gestellt. Dort nutzen Millionen Menschen – nämlich fast die gesamte Bevölkerung – die Octopus-Karte. Das ist eine wiederaufladbare, berührungslöse Chipkarte, die im elektronischen Zahlungsverkehr benutzt wird. Vorgestellt im September 1997 als weltweit erste Fahrkarte dieser Art für die städtische U-Bahn (MTR), hat sie sich zu einem weit verbreiteten bargeldlosen Zahlungsmittel für Busse, Taxis und andere Verkehrsmittel entwickelt. Sie kann unter anderem auch in Lebensmittelläden, Supermärkten und Parkhäusern verwendet werden. Auch in Deutschland gibt es ähnliche Angebote. Sie verknüpfen Carsharing und öffentlichen Nahverkehr: Das Unternehmen „Hannovermobil“ bietet beispielsweise seit 2007 eine Kombination an, welche das Jahresabonnement für den ÖPNV im Großraum Hannover mit dem Carsharing-Zugang sowie Vergünstigungen bei Taxiunternehmen und einem Fahrradparkhaus sowie zusätzlich noch eine BahnCard 25 enthält.

Das Auto ist immer noch ein wichtiges Prestigeobjekt. Wo jedoch bisher Besitz und Leistungsstärke als Unterscheidungsmerkmal entscheidend waren, legt der junge Mobilitätskonsument immer mehr Wert auf Flexibilität und grünen Lebensstil. Das zeigt eine Studie der Goethe-Universität Frankfurt. Den Ergebnissen zufolge hat sich der Anteil der Führerscheinbesitzer unter den Zwanzigjährigen in den vergangenen zehn Jahren ungefähr halbiert. Um das Interesse junger Menschen am Auto neu zu wecken, hoffen die Autohersteller nun vor allem auf moderne Informationstechnik: Vielleicht wird es als cool empfunden – so das Kalkül –, wenn der Fahrer während der Fahrt durch die mit der Stimme kontrollierbare Apparate im Internet surfen oder sich von einem Automaten seine E-Mails vorlesen lassen kann.

Durch das wachsende Umweltbewusstsein der Deutschen wird es nach Einschätzung der Unternehmensberatung PWC auch hierzulande langfristig staatliche Förderkampagnen für Carsharing-Unternehmen geben, wie sie beispielsweise schon in Italien oder der Schweiz existieren. „Künftig werden vor allem junge Nutzer, etwa an Universitäten, durch Marketingkampagnen akquiriert“, sagt PWC-Fachmann Felix Kuhnert. Auch die Einbindung der Autohersteller in den Carsharing-Markt über Unternehmen wie Car2go von Daimler, Drive-Now von BMW oder Quicar von Volkswagen werde weiter zunehmen. Denn trotz der wachsenden Nachfrage nach Mobilität in den Städten nimmt nach Angaben der Unternehmensberatung Arthur D. Little der Anteil der Haushalte mit einem eigenen Auto schnell ab.