



Mit Rifkin im Auto

Acht reservierte Carloh-Standorte für je zwei Autos gibt es in Luxemburg-Stadt, wie etwa in Bonneweg (links). Hat der Carloh-Nutzer sich mit seinem PIN-Code im Auto eingeloggt, kann die Fahrt beginnen (rechts)

Peter Feist

Kennen Sie Car sharing? Es ist einerseits nur ein wenig komplizierter als das eigene Auto zu benutzen, andererseits aber viel einfacher. Das klingt komisch, doch: Beim Car sharing fällt die Sorge um den Unterhalt des Fahrzeugs weg und die Spritkosten sind im Preis inklusive. Man muss jedoch Car-sharing-Abonnent sein, und es nicht gesagt, dass man ein „geteiltes“ Auto immer dann zur Verfügung hat, wenn man es braucht.

Letzteres unterscheidet die Car-sharing-Experimente in Luxemburg von denen in Millionenstädten. In Paris können Sharing-Autos überall herumstehen. Wer eingeschriebener Kunde ist, nimmt sich eines, fährt damit und stellt es wieder ab. So einfach ist das in Luxemburg nicht – mangels „kritischer Masse“. Bislang wird Car sharing in sieben Gemeinden angeboten, in der Hauptstadt und nebenan in Hesperingen sowie in fünf der sechs Nordstad-Gemeinden. In Luxemburg-Stadt heißt das Angebot Carloh und gehört zur Car sharing Luxembourg SA, an der die Gemeinde 97 Prozent hält. In Hesperingen und im Norden ist City Mov' aktiv. Als hundertprozentige Tochter des Energieversorgers Enovos bietet sie nur Elektro-Autos an.

Wer in den Sharing-Firmen das Sagen hat, ist nicht unerheblich für das Angebot. Als der Schöfferrat der Hauptstadt vor sechs Jahren über Car sharing nachzudenken begann, nachdem der damalige Mobilitätsschöffe François Bausch (Déi Gréng) sich stark dafür eingesetzt hatte, wurden mehrere ausländische Anbieter kontaktiert. Aber alle winkten ab: zu klein, diese Stadt. Dabei hatte eine Umfrage ergeben, dass 45 Prozent der Stater Autobesitzer bereit wären, ihr Gefährt aufzugeben, falls es Car sharing gäbe. Was sich nahezu deckte mit den 42 Prozent, die angaben, ihren Privat-PKW nicht täglich zu nutzen (d'Land, 27.01.2012).

Heute ist Carloh etwas mehr als 13 Monate alt, doch die Abonnentenzahl geht nicht in die Tausende, sondern liegt bei 330. Was dennoch mehr sei als die im Business Plan vorgesehenen 250, sagt Mobilitätsschöffe Sam Tanson (Déi Gréng). Car sharing ist offenbar ein Langfrist-Unterfangen. 1,5 Millionen Euro hat die Stadt investiert, um Autos zu leasen, Parkplätze zu mieten und Personal bezahlen zu können. „Wir schätzen, in ungefähr sieben Jahren den Break-even-point zu erreichen“, erklärt Tanson.

Die Rechnung bitte

Car sharing lohnt sich, sagen Carloh und City Mov'. Denn der Unterhalt eines Privat-PKW koste um die 5 500 Euro im Jahr. Wer Car-sharing-Abonnent wird, zahlt bei City Mov' zwölf Euro Monatsgebühr bei der Anmeldung für ein ganzes Jahr, 25 Euro für einen einzelnen Monat. Bei Carloh kann man nur Jahresabos erwerben, die Monatsgebühren sind in drei Klassen zu fünf, 15 und 30 Euro gestaffelt.

Über die monatliche Pauschale hinaus wird bei City Mov' die Nutzungsdauer pro Minute in Rechnung gestellt. Dabei ist es egal, welchen Typ Elektro-Auto man nutzt. 20 Cent pro Minute zahlt, wer ein Jahresabo gezeichnet hat, mit Monatsabo sind es 23 Cent. Einzelne Fahrten ohne Abo sind bei City Mov' ebenfalls möglich. Dann werden 35 Cent die Minute fällig.

Bei Carloh muss man in jedem Fall Abonnent sein und das Tarifegebäude ist komplexer: Man zahlt pro Stunde, pro gefahrenem Kilometer, je nachdem welches der drei Monatsabos man hat und welches Auto man nutzt. Für einen VW Polo oder einen der beiden ganz neuen Elektro-Renault Zoé fallen – je nach Monatsabo – pro Stunde zwischen zwei und 2,50 Euro an. 2,60 bis 3,80 Euro die Stunde kostet der größere Opel Meriva. Nachtsüber sind die Stundentarife halb so hoch. Der Kilometerpreis liegt je nach Abo zwischen 26 und 40 Cent für Polo und Zoé, zwischen 27 und 45 Cent für den Meriva. Fahrt man mehr als 100 Kilometer mit einem Carloh-Auto, gibt es 30 Prozent Rabatt auf den Kilometerpreis.

Denn dass Car sharing sich eines Tages selber tragen soll, ist eine Prämisse für den Schöfferrat und die beiden Minderheits-Aktionäre: Die ACL Services SA des Automobilclubs ACL hält zwei Prozent an der Carloh-Gesellschaft. Dafür stellt sie Carloh ihr Call center zur Verfügung. Die Cambio GmbH & Co. KG aus Bremen, eine der großen Car-sharing-Firmen Europas, ist mit einem Prozent vertreten. Dafür nutzt Carloh die Cambio-Software für die Bestellung und Abrechnung des Auto-Teilens.

Ein geteiltes Auto zu nutzen, ist kaum komplizierter als einen Privat-PKW zu nehmen. Wenngleich sich die Frage stellt, welches Abonnement man erwirbt und welches Auto man will (siehe „Die Rechnung bitte“). Ins Car sharing einweisen lassen muss man sich natürlich, woraufhin die personenbezogene Magnetkarte und ein PIN-Code ausgehändigt werden. Mit der Karte entnimmt man ein Auto an einem Stellplatz, aktiviert es – und fährt los damit. Wer klug ist, schaut vorher nach, ob das Fahrzeug Schäden hat und meldet sie an die Zentrale, damit sie nicht unverschuldet auf die eigene Kappe gehen. Wer eines der Diesel-Autos von Carloh nachtanken muss, macht das mit der im Handschuhfach liegenden Tankkarte; die Spritkosten sind im Mietpreis inklusive. Elektro-Autos von Carloh und City Mov' sollten nach der Fahrt wieder ans Ladenetz gehängt werden. Viel mehr zu beachten ist beim Car sharing nicht.

Weshalb es sich noch nicht stärker durchgesetzt hat, kann man sich fragen. Zu den derzeit 330 Carloh-Abonnenten kommen noch 400 in den sechs City-Mov'-Gemeinden, von denen Eitelbrück, Diekirch, Bettendorf, Schieren und Colmar-Berg schon Ende 2013 mit Car sharing angingen. Hesperingen folgte im September 2015, kurz bevor Carloh startete. Aber auch im City-Mov'-Stammhaus Enovos sieht man die Sache langfristig: In der 180 000-Einwohnerstadt Saarbrücken habe es 15 Jahre gedauert, bis der Anteil der Car-sharing-Nutzer an der Bevölkerung 0,5 Prozent erreichte. „Wir waren schon nach zwei Jahren so weit“, ist Jean-Luc Santinelli, der bei Enovos für die Nutzung erneuerbarer Energien zuständige Manager, zufrieden.

Car sharing in kleineren Städten macht das Geschäftsmodell schwierig. Als François Bausch Mobilitätsschöffe war, wollte er Luxemburg-Stadt ziemlich groß einsteigen lassen: Zehn bis 20 Autos sollten in jedem Quartier zur Verfügung stehen. Dann aber

setzte das große Rechnen ein. Am Ende ging Carloh nur in fünf Quartiers mit je zwei Autos an den Start. Mittlerweile ist die Zahl der Carloh-Stationen auf acht gestiegen, die Zahl der Autos auf 16 – darunter zwei Elektro-Renault vom Typ Zoé, die man vergangene Woche öffentlichkeitswirksam in Betrieb nahm, als die halbe Nation über Jeremy Rifkin, Energieeffizienz und die „Sharing Economy“ sprach.

Wahrscheinlich aber sind 16 Autos noch immer zu wenig, oder nicht? Schöffin Tanson weiß, dass in bevölkerungsreichen Stadtteilen wie Bonneweg an Wochenenden kaum ein Sharing-Auto zu haben ist. Unter der Woche aber ist das anders. Zehn weitere Autos soll Carloh nächstes Jahr in Betrieb nehmen, sagt Tanson, und auf jeden Fall eine Station auf dem Kirchberg. Leicht ist es aber nicht, das Angebot klug zu streuen, wenn man kosteneffizient sein will. *Business Plan oblige*. Und eine tiefgehende Studie über die Carloh-Nutzung soll erst nächstes Jahr vorliegen: „Wir müssen erst einmal eine Weile aktiv sein.“ Bereits jetzt weiß die Mobilitätsschöffe aber, dass die 330 Carloh-Abonnenten, die in 13 Monaten 3 400 Fahrten unternahmen und dabei insgesamt 150 000 Kilometer zurücklegten, nicht unbedingt Vielfahrer sind: „Die meisten haben ein Abo mit der niedrigsten Grundgebühr, mit der die Fahrt an sich vergleichsweise viel kostet.“

Mag sein, dass von regelmäßiger Nutzung auch abhält, dass man ein Carloh-Auto nach der Fahrt an dieselbe Station zurückbringen muss, an der man es entnommen hat. Das wird sich auch so schnell nicht ändern: Würden Autos sich in bestimmten Quartiers häufen, brauchte man Personal, um sie neu zu verteilen, und eine schwer abzuschätzende Zahl von Parkplätzen müsste in der Stadt, wo Parkraum knapp ist, für Carloh reserviert werden.

In der Hinsicht behauptet City Mov', besser zu sein: Car sharing in Hesperingen und der Nordstad funktioniert nach dem *Free-float*-Prinzip: Man muss ein Auto nicht vorbestellen wie bei Carloh, sondern nimmt sich ganz spontan, was frei ist. Und: Man kann das benutzte Auto abstellen, wo man will in einer der fünf Gemeinden. Idem in Hesperingen – als könnten diese Gemeinden sich mit Paris messen. Dabei hat City Mov' in der Nordstad acht Elektro-Autos in Betrieb und in Hesperingen vier. Jean-Marc Frederici, der sich als „Nordstad-Manager“ um die Koordination der Projekte kümmert, sagt dennoch, der Ansatz funktioniere gut: „Die wenigsten Fahrten werden von Punkt A zurück zu Punkt A gemacht, die meisten von A nach B.“ Stehe ein City-Mov'-Elektro-Auto zu lange unbenutzt herum und die Batterieladung unterschreite 30 Prozent, werde City Mov' automatisch alarmiert, ein Mitarbeiter rücke aus und fahre den Wagen zur nächsten Station mit Ladesäule.

Für Enovos-Manager Santinelli ist *Free float* das Alleinstellungsmerkmal von City Mov'. Hinzu kommen die vier BMW i3, die Enovos aufgrund besonderer Kontakte zu BMW-Konzessionären in Hesperingen von Anfang an einsetzte. In der Nordstad sollen nächstes Jahr ebenfalls vier i3 zu den acht kleineren Peugeot, Mitsubishi und Renaults kommen. Weil Enovos BMW i3 als Betriebswagen nutze, seien „interessante Synergien“ möglich, sagt Santinelli.

Wenngleich es keine unmittelbare Konkurrenz mit Carloh gibt, weil die Operationsgebiete beider Akteure sich nicht überschneiden, versucht sowohl die Car sharing Luxembourg SA als auch Enovos, ihr Konzept anderen Gemeinden zu empfehlen. Ob City

Car sharing sei „nicht zum Nulltarif“ zu haben, sagt der Hesperinger Bürgermeister. In der Hauptstadt aber soll Carloh sich in sieben Jahren selber tragen

Mov' so kosteneffizient angelegt ist wie Carloh, ist allerdings nicht so klar. Für die Gemeinden, die Car sharing von City Mov' erledigen lassen, ist das ein Zuschussgeschäft. Hesperingen lässt es sich dieses Jahr 100 000 Euro kosten und wird rund 15 000 Euro an Miete einnehmen, sagt Bürgermeister Marc Lies (CSV). „Aber das ist ein Beitrag zur Nachhaltigkeit, dass der nicht zum Nulltarif zu haben ist, wissen wir.“

Womit sich die interessante Frage stellt, wie ein landesweites Car sharing aussehen könnte, das François Bausch, nunmehr Nachhaltigkeitsminister, einführen möchte. Für ihn wäre es ein Glied in einer „Mobilitätskette“, das Flexibilität anbietet, wenn der öffentliche Transport nicht flexibel genug erscheint. Der Minister benutzt zur Erläuterung gern das Beispiel der berufstätigen Eltern, die ihr Kind aus der Krippe abholen müssen, sich aber mal nicht sicher sind, ob sie mit Bus oder Zug rechtzeitig ankommen und dann ausnahmsweise Car sharing nutzen.

Zurzeit arbeiten die CFL an einem Konzept: Es würde Car sharing an ausgewählten Bahnhöfen anbieten. „Wir prüfen noch Machbarkeit und Kosten“, sagt Marc Hoffmann, Direktor für den Passagierbetrieb der Bahn. „wollen aber Anfang 2017 eine Entscheidung fällen.“ Laute sie Ja, solle bis Ende 2017 ein Angebot stehen, „sicher nicht an jedem Haltepunkt, aber auch nicht nur an den größten Bahnhöfen, sondern über Land verteilt“. Dass ein über die CFL geteiltes Auto nicht an den Entnahmestellen zurückgebracht werden sollte, sei „Teil der Philosophie“, so Hoffmann. „Wir wollen nicht die *last mile* vom Bahn-

hof in eine Ortschaft abdecken, sondern ein neues ergänzendes Angebot zum öffentlichen Transport schaffen“. CFL und Nachhaltigkeitsminister hoffen, dadurch mehr Leute auf Bus und Bahn zu locken.

Inwiefern dieses Car sharing mit Carloh und City Mov' zusammenpassen oder ob eines der beiden auf die CFL erweitert werden könnte, darüber will François Bausch nicht spekulieren. „Wichtiger ist, dass wir eine IT-Plattform schaffen, über die man zu jedem Angebot Zugang hat, und dass eine Karte, etwa die mKaart des *Verkeiersverbond*, es erlaubt, jedes Angebot zu nutzen.“ Dass das landesweite Car sharing so konzipiert würde, dass es sich eines Tages selber trägt wie Carloh, ist für François Bausch aber offenbar keine Prämisse: „Das kann man als einen *Service public* verstehen.“ Und der könnte subventioniert werden, wenn das nötig würde.

Gut möglich ist aber, dass vor allem Enovos sich bemühen könnte, der Bahn City Mov' als Subunternehmer zu empfehlen. Jean-Luc Santinelli sagt das nicht explizit, verhehlt aber nicht, „dass wir wachsen müssen, um Skaleneffekte zu erzielen“. In Bonneweg hat City Mov' schon Carlohs Markt zu betreten versucht: Im Süden des Quartiers, der an Howald grenzt, wo die nächste Station mit einem i3 steht, ließ man Flyer in die Hausbriefkästen werfen. Konkurrenz sei das nicht, sagt Santinelli, „wir möchten die Station nur ein wenig optimieren“.

Ob eines Tages im Großraum Hauptstadt sogar zwei Anbieter auftreten, bleibt abzuwarten. Politisch existiert die Konkurrenz jetzt schon: CSV-Bürgermeister Lies versäumte nicht, den Carloh-Start beim Nachbarn mit lauter Diesel-PKW mitten in der VW-Abgasaffäre als ökologische Fehlentscheidung ausge-rechnet eines Schöffensrats mit Gréng-Beteiligung zu brandmarken. Bei City-Mov'-Alleingeschaffterin Enovos wird Car sharing auf jeden Fall strategisch gesehen: „Es geht nicht um den Stromverkauf für die Autos“, sagt Jean-Luc Santinelli, „das sind Peanuts.“ Wichtiger sei die Zukunft „die auch im Rifkin-Bericht steht“: mit dezentraler Versorgung, Mikro-Netzen und Solar- und Windstrom aus Genossenschaften. Wenn Stromversorger vom Stromverkäufer zum Service-Anbieter würden und E-Autos eine Rolle als „Stromspeicher“ in einem „smarten“ Netz zu spielen hätten, dann möchte Enovos im elektrischen Car sharing eine Rolle spielen.



Dank „besonderer Kontakte“ stellt Enovos ihrer Tochter City Mov' elektrische BMW i3 bereit

730 Leute nutzen bisher Car sharing. Das Experiment mit dem Auto-Teilen geht im hochmotorisierten BMW-Staat aber weiter – demnächst vielleicht auch an Bahnhöfen und damit landesweit