

**Teilen statt besitzen** Für Gelegenheitsfahrer gibt es in München viele Angebote: Call-a-bike-Fahrräder stehen am Straßenrand bereit, jede Menge Leihautos verschiedener Anbieter und jetzt auch Vespas – E-Bikes und Lastenräder sollen bald folgen. Experten sagen den Vermietungssystemen eine große Zukunft voraus



Welches Verkehrsmittel darf es sein? Neben Rädern und Autos stehen nun auch Motorroller am Straßenrand zum Ausleihen bereit.

SZ-COLLAGE: DENNIS SCHMIDT/FOTO: STEPHAN RUMPF

## Raus aus der Nische

**München** – Klaus Bogenberger forscht an der Bundeswehr-Universität in Neubiberg zu Fragen der zukünftigen Mobilität. Er glaubt: Carsharing wie Rad- oder Vespa-Verleih haben eine große Zukunft.

**SZ: Warum sind Sie so optimistisch?**  
Klaus Bogenberger: Es gibt eine Gruppe von Menschen, insbesondere in den Städten, die ist multimodal unterwegs. Die Leute steigen heute in die U-Bahn, nutzen morgen das Fahrrad, fahren übermorgen mit einem Carsharing-Auto. Je nachdem, was ihnen am bequemsten, praktischsten, vielleicht auch am günstigsten erscheint. Dieser Trend wird sich deutlich verstärken.

**Bislang findet Carsharing aber nur in einer Nische statt.**

Auf die Gesamtbevölkerung gerechnet: sicherlich. Aber bei den unter 40-Jährigen spielen Carsharing, Fahrradverleih, Mitfahrzentrale eine große Rolle. Die jungen Leute sind sehr technikaffin, die haben keine Scheu, ein Auto per Smartphone zu buchen und zu öffnen. Und sie sind es gewohnt, ihre Mobilitätskette aus verschiedenen Bausteinen zusammenzufügen.

**Kritiker fürchten, Busse und Bahnen könnten darunter leiden, wenn zu viele ins Carsharing-Auto umsteigen.**

Ich glaube nicht, dass es eine dauerhafte Entwicklung weg vom öffentlichen Nahverkehr geben wird. Es kann zwar schon sein, dass mal eine Carsharing-Fahrt eine Fahrt mit der U-Bahn ersetzt. Aber deswegen schafft keiner seine MVV-Monatskarte ab. Zumal das auch eine Frage des Preises ist: Insbesondere Free-Float-Carsharing ist ja kein ganz billiges Vergnügen.

**Klaus Bogenberger** ist Professor für Verkehrstechnik an der Bundeswehr-Universität in Neubiberg. Zu den aktuellen Forschungsprojekten gehört auch das Thema Carsharing-Systeme für Firmen und Privatkunden. FOTO: SCHELLNEGGER

**Besteht wirklich Hoffnung, dass neue Mobilitätsformen dazu führen, dass letztlich weniger Autos herumfahren?**

Ich denke schon, auch wenn das natürlich ein sehr langer Prozess sein wird. Wer zweimal mit einem Carsharing-Auto unterwegs war, wird sicher nicht sofort sein Auto abschaffen. Aber es gibt Tendenzen, dass ein geplanter Zweit- oder Drittwagen nicht mehr gekauft wird. Und diese Tendenzen werden sich verstärken.

**Wirklich nachhaltig wären all diese Angebote aber doch nur, wenn sie komplett auf Elektromobilität setzen würden.**

Das stimmt. Langfristig wird das auch geschehen. Vielmehr noch: Carsharing wird ein Multiplikator für das E-Auto. Unsere Untersuchungen zeigen, dass E-Carsharing-Autos genauso genutzt werden wie Carsharing-Fahrzeuge mit herkömmlichem Antrieb. Es gibt da keine Hemmschwelle mehr, keine Reichweitenangst. So haben die Leute die Möglichkeit, E-Autos kennenzulernen, sich mit der Technologie vertraut zu machen. Und je mehr E-Carsharing-Autos es gibt, desto mehr sinkt für die Städte die Gefahr, dass ihre teure Ladeinfrastruktur am Ende nicht genutzt wird.

INTERVIEW: MARCO VÖLKLEIN

Alle Rechte vorbehalten – Süddeutsche Zeitung GmbH, München  
Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über www.sz-content.de

## Roller zum Mitnehmen

Bis 2016 will die Firma „Scoo.me“ im Stadtgebiet 250 Vespas zum Anmieten verteilen. Experten sehen dafür zwar eine Marktlücke – doch Umweltschützer sind skeptisch

VON MARCO VÖLKLEIN

**N**och betreiben Magnus Schmidt und seine Kollegen ihr junges Unternehmen aus einer Garage heraus. So wie es sich für echte Firmengründer eben gehört. Auch die Apple-Gründer Steve Jobs und Steve Jobs fingen einst in einer Garage an. Bei Magnus Schmidt steht diese allerdings nicht in Kalifornien, sondern in Giesing. In der Nähe des Kolumbusplatzes befindet sich die Zentrale von Scoo.me.

Allerdings soll sich das bald ändern. Die drei Firmengründer haben viel vor. „Flächendeckend“ wollen sie bis spätestens 2016 das ganze Stadtgebiet versorgen und 250 Motorroller zum Mieten anbieten. Das System der Gründer ähnelt dem von Auto- oder Radverleihern wie Call-a-bike: Gefunden und gebucht werden die Fahrzeuge

**Die Vespas stehen auf dem Gehweg. Wirklich legal ist das aber nicht**

übers Smartphone oder das Internet. Die Rückgabe erfolgt ebenfalls per Handy. Die Vespas haben eine Höchstgeschwindigkeit von 45 Stundenkilometern, zum Fahren reicht also ein normaler Pkw-Führerschein. Schmidt hofft, dass er mit seinen Vespas auch einige Autos ersetzen kann, die derzeit noch durch München kurven.

Für Klaus Bogenberger, Verkehrswissenschaftler an der Bundeswehr-Uni Neubiberg, ist die Idee jedenfalls „interessant zu beobachten“. Grundsätzlich gebe es einen Markt für ein „Scooter-Sharing“, wie er es nennt. „Die Lücke zwischen Mietrad und Mietauto existiert.“ Und sie könne für Firmen interessant sein. Allerdings sieht er noch offene Fragen: „Vespa-Fahren ist keine Alltagserfahrung.“ Sich auf ein Rad zu setzen oder ans Steuer eines Autos – das falle vielen leicht, weil sie es immer mal

wieder tun. Aber sich auf dem Roller durch den dichten Stadtverkehr zu wühlen? „Das wird spannend“, sagt Bogenberger.

Zumal er eine weitere Hürde sieht: die Helmpflicht. „Das kann viele Nutzer abschrecken“, sagt Bogenberger. Scoo.me bietet zwar bei jedem der bislang 30 Roller einen Helm in Größe L an, der sich im Fach unter dem Sitz befindet. „Und der passt zwei Dritteln der Leute“, sagt Magnus Schmidt. Aber er ist sich auch bewusst, wie schwierig das Thema werden kann. Deshalb haben die Scoo.me-Leute Desinfektionstücher beigelegt. Und noch ringen die Gründer damit, ob sie ein Topcase am Heck anbringen lassen, um dort einen zweiten Helm (in anderer Größe) zu verstauen. Ein solcher Kasten aber lässt die Roller klöbiger wirken. „Dann stimmt das Erscheinungsbild nicht mehr“, sagt Schmidt.

Und das Erscheinungsbild ihrer Fahrzeuge ist den Scoo.me-Machern sehr wichtig. Lässig soll es sein, mit dem Roller durch die Stadt zu düsen, ein „urbanes Lebensgefühl“ will Schmidt vermitteln. Preislich wollen sich die Gründer in der Nische zwischen Mietrad und -auto bewegen. 3,60 Euro kostet die Fahrt mit dem Roller, bis zu 30 Minuten sind da inklusive. Danach werden 18 Cent je Minute fällig; wer den Roller kurz abstellen möchte, zahlt sieben Cent. Zum Vergleich: Bei Call a Bike kostet die Minute acht Cent, beim Carsharing-Anbieter Car2go sind es 29 Cent (Parken: 19 Cent). Schmidt hofft, viele Kunden auch damit zu gewinnen, dass beim Rollerfahren die Suche nach dem Parkplatz entfällt. „Carsharing-Nutzer sind doch gestresst, weil bei denen stets die Uhr tickt“, sagt der Gründer. Seine Roller könne man einfach auf dem Trottoir abstellen.

Wirklich legal ist das aber nicht. Die Stadt duldet es nur, räumt auch Schmidt ein. Und sie beobachtet aufmerksam, wie sich die Firma aus Giesing entwickelt. „Unsere Leute prüfen den Sachverhalt“, heißt

es aus dem Kreisverwaltungsreferat. Noch fallen die 30 Mietroller, die bereits in der Stadt stehen, kaum auf. Bei 250 Stück dürfte sich das ändern. Gut möglich, dass die Firma dann Parklizenzen bei der Stadt beantragen muss – so wie es die Carsharing-Anbieter seit Jahren tun. Selbst die Radverleiher müssen mittlerweile Gebühren zahlen, wenn sie ihre Vellen auf öffentlichem Grund abstellen wollen.

Auch Umweltschützer sehen das Scooter-Sharing kritisch. So begrüßt Anja Smetanin vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) zwar das Prinzip „Teilen statt besitzen“. Bei den Rollern aber „geht die Rechnung zu Gunsten der Umwelt nicht in jedem Fall auf“. Denn die Zweiräder würden bei der „Abgasreinigung hinterherhinken“; für sie gelten noch alte Abgasnor-

men. Auch seien die Motorroller lauter als andere Fahrzeuge. „Wenn Roller, dann nur Elektroroller“, findet Smetanin.

Für Firmengründer Schmidt sind diese jedoch keine Alternative. Zwar ist eines der 30 Fahrzeuge mit einem E-Antrieb ausgestattet. „Natürlich probieren wir das aus“, sagt er. Bei den aktuell 850 registrierten Kunden indes komme der Stromer kaum an: Während die Benzin-Roller im Schnitt achtmal am Tag ausgeliehen werden, zählt Schmidt beim E-Roller nur vier Ausleihvorgänge täglich. Und: Der E-Roller muss immer mal wieder an die Steckdose, fällt also für die Vermietung zunächst aus. Das ist nicht nur umständlich, sondern verursacht auch zusätzliche Kosten. Und die kann ein Unternehmen im Garagen-Modus gar nicht gebrauchen.



Mit dem Motorroller durch die Stadt: Firmengründer Magnus Schmidt betreibt derzeit 30 Fahrzeuge. Im kommenden Jahr sollen es 250 werden. FOTO: VERONICA LABER

## Einfach ausprobieren

Zwei Münchner wollen zehn Lastenfahrräder gratis verleihen – das nötige Geld soll per Crowdfunding zusammenkommen

**München** – Angefangen hat alles mit „Daniel“. Dem Lastenfahrrad, das Thomas Schmidt zusammen mit seinen Mitstreitern auf diesen Namen getauft hat. Vor etwa einem Jahr war das, da hatten Schmidt und ein paar weitere Mitglieder des Radfahrerverbands ADFC die Idee: Wie wäre es, wenn wir ein Lastenrad anschaffen – und dieses dann den Münchnern kostenlos zur Verfügung stellen? Damit diese damit ihre Einkäufe am Wochenende erledigen oder auch mal größere Besorgungen tätigen können. Vielleicht, so die Hoffnung, würde der eine oder andere merken, wie praktisch so ein Lastenfahrrad ist. Und aufs Auto verzichten.

Daniel kam gut an. So gut sogar, dass Schmidt und sein ADFC-Kollege Raphael Draeger die Daniel-Idee nun etwas größer aufziehen wollen. Zehn Lastenräder wollen die beiden für die Landeshauptstadt anschaffen und kostenlos den Münchnern zur Verfügung stellen. Ganz ohne Förderung durch die Stadt oder andere Stellen. Nur durch Crowdfunding finanziert. Im Internet können Förderer auf der Crowdfunding-Plattform Startnext Geldbeträge spenden und sich dafür kleinere oder auch größere Geschenke als Gegenleistung gön-

nen. Wer beispielsweise 45 Euro gibt, erhält dafür ein Lastenradler-T-Shirt, das Draeger und Schmidt gestaltet haben. 175 Euro kostet es, einem der zehn Lastenräder seinen Namen zu geben. Bis zu 1250 Euro, hoffen Draeger und Schmidt, könnten Firmenkunden für einen Reklameaufdruck auf einem der zehn Räder springen lassen. Am Ende wollen die beiden Initiatoren so gut 18 500 Euro aufreiben, um damit zehn Lastenräder von verschiedenen Herstellern anzuschaffen. Bis zum 24. Juni läuft noch das Crowdfunding, danach wird abgerechnet. Kommt genug Geld zusammen, sollen die ersten Räder von August an bereitstehen.



Raphael Draeger mit einem der geplanten Lastenräder. FOTO: KOENIG

Die beiden Initiatoren sind überzeugt davon, dass das Ganze funktioniert. „Die Erfahrungen bei Daniel waren so positiv“, sagt Draeger, „das kann nur gut enden.“ Die zehn Lastenräder sollen, sofern alles klappt, möglichst flächendeckend über die gesamte Stadt verteilt werden. Schmidt und Draeger wollen die Räder vor allem in die Obhut von Stadtteilräten oder Nachbarschaftstreffs geben, bei denen sich Interessierte die Räder borgen können. Auf einer eigens gestalteten Internetseite müssen sich die Interessenten zuvor registrieren, dort müssen die Lasten-Velos auch reserviert werden. Beim Daniel-Projekt funktioniert all das genauso – und läuft erstaunlich reibungslos, wie Draeger sagt. Vandalismus gebe es so gut wie keinen. „Die Leute gehen äußerst pfleglich mit dem Lastenrad um.“ Zugleich ist das Daniel-Rad – vor-

allem in der Sommerzeit – oft schon Wochen oder gar Monate im Voraus ausgebucht. „Es existiert eine rege Nachfrage dafür“, sagt Draeger.

Mit ihrem Leihsystem wollen Draeger und Schmidt „Lust machen, einfach mal ein Lastenrad auszuprobieren und zu fahren“. Schon jetzt gebe es stadtwweit 250 000 Haushalte ohne Auto, sagt Schmidt. Das könnten mehr werden, hofft der Radl-Aktivist und fordert „einen Wechsel hin zu einer urbanen Verkehrspolitik“. Aber statt auf Initiativen aus dem Rathaus zu warten, wollen die beiden lieber selbst etwas auf die Beine stellen. „In Kopenhagen oder Amsterdam gehören Lastenräder ganz selbstverständlich zum Straßenbild“, sagt Schmidt. Und er hofft, dass dies in München auch bald der Fall sein wird. Kommerziell aufziehen wollen die beiden ihr Projekt aber erst einmal nicht. „Wir wollen München etwas Gutes tun“, sagt Draeger. Und Schmidt ergänzt: „München braucht weniger Autos, nicht mehr.“ Das allein sei das Ziel des Projekts. MARCO VÖLKLEIN

Weitere Infos gibt es im Internet unter [www.startnext.com/freie-lastenradler-muenchen](http://www.startnext.com/freie-lastenradler-muenchen).

## Abholbereit am Straßenrand

Modelle für den Verleih von Fahrzeugen gibt es viele

**München** – Ein Auto miteinander teilen statt es zu besitzen. Oder ein Fahrrad kurz anmieten, wenn man es braucht – seit einigen Jahren bieten verschiedene Unternehmen solche Modelle an. Vor allem beim Carsharing tut sich sehr viel: So haben diverse Automobilkonzerne diese Sparte der Mobilität entdeckt und versuchen, ein Geschäftsmodell zu etablieren.

### „Klassisches“ Carsharing

Die Idee ist simpel – und seit mehr als 20 Jahren in München etabliert: Die Unternehmen bieten an festen Stationen Autos an, die dort abgeholt und auch wieder zurückgebracht werden müssen. In München hat der Anbieter Stattoo damit bislang gut 11 000 Kunden gewonnen. Allerdings gerät er unter Druck: Vor allem die neuen Anbieter, bei denen die Nutzer die Autos nicht an festen Stationen abholen müssen, graben klassischen Carsharern mehr und mehr das Wasser ab. Daher hat Stattoo reagiert: Das Unternehmen will einen Teil seiner Flotte künftig auch im „freien“ Carsharing anbieten. Zudem offeriert es neue Tarifmodelle, um ganz junge Fahrer sowie Senioren zu gewinnen.

### „Freies“ Carsharing

Die Zuwachszahlen sind immens: Nach Angaben des Branchenverbands BCS nutzen mittlerweile bundesweit gut eine Million Menschen die diversen Carsharing-Anbieter – das sind 37 Prozent mehr als noch im Jahr 2013. Vor allem die Angebote von Autoherstellern kommen an. Im Unterschied zum stationsgebundenen Carsharing finden die Nutzer die Autos der Anbieter Drive-Now, Car2go oder Citecar über Smartphone oder Internet am Straßenrand. Und können die Autos dort auch wieder abstellen. Nach Angaben der Stadtverwaltung haben die Firmen aktuell für etwas mehr als 900 Autos die entsprechenden Parklizenzen beantragt. Umweltschützer kritisieren aber die Free-Floating-Anbieter: Aus ihrer Sicht ist das frei verfügbare Autoangebot eine Konkurrenz zum öffentlichen Nahverkehr – unterm Strich führe das zu mehr Autos in den Städten.

### Privates Carsharing

Im Schnitt stehen private Autos 23 Stunden am Tag nur in der Gegend herum, ohne gefahren zu werden. Anbieter von privatem Carsharing wollen das ändern: Sie haben Internetseiten entwickelt, auf denen Autobesitzer ihre Fahrzeuge vermieten können. So will zum Beispiel der französische Anbieter Drivy sein Geschäft in Deutschland deutlich ausbauen – und den hiesigen Anbietern wie Autonetzer oder Tamyca zusetzen. Laut Drivy haben sich in den ersten fünf Monaten in Berlin, Hamburg, München und weiteren Städten 1000 Autobesitzer angemeldet. In Frankreich hat der Dienstleister nach eigenen Angaben 26 000 Fahrzeuge im Angebot und zählt 500 000 registrierte Nutzer.

### Corporate Carsharing

Ähnlich wie privaten Fahrzeugen geht es auch vielen Autos, die von Unternehmen vorgehalten werden – nur dass die Flotten Fahrzeuge oft am Wochenende sowie nachts ungenutzt rumstehen. Anbieter wie Alphabet (eine Tochter von BMW) oder Fleetster wollen das ändern: Sie bieten Unternehmen Lösungen an, damit diese die Autos aus den Firmenflotten ihren Mitarbeitern anbieten – und diese dann damit am Wochenende einen Ausflug machen können. „Mehr Mobilität bieten – mit weniger Autos“, so beschreibt Fleetster-Gründer Tim Ruhoff die Idee. Bislang jedoch ist noch kein Corporate-Carsharing-Anbieter wirklich durchgestartet. Fachleute glauben, das liege auch daran, dass es nicht so viele Firmen gibt, die eine große, frei verfügbare Dienstwagenflotte unterhalten.

### Call a Bike

Seit mehr als zehn Jahren bietet das Unternehmen in München seine Mitfahrräder an. Per App oder telefonisch lassen sich die Velos am Straßenrand ausleihen – und dann auch dort wieder abstellen. Viele Berufstätige nutzen die Fahrräder, am Wochenende aber auch viele Ausflügler. Etwa 1200 Fahrräder stellt das Unternehmen, das zur Deutschen Bahn gehört, pro Saison stadtwweit zur Verfügung – und hat das Angebot deutschlandweit auf mittlerweile weitere 50 deutsche Städte erweitert.

### MVG Rad

Fahrrad und öffentlichen Nahverkehr kombinieren – das ist das Ziel von „MVG Rad“, einem Projekt der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG). Initiiert wurde es von SPD und Grünen im Rathaus; die Stadt unterstützt es mit zwei Millionen Euro. Voraussichtlich von Juli an will die MVG an stadtwweit 125 Stationen gut 1200 Fahrräder (ein Teil davon auch mit Elektro-Unterstützung) zur Vermietung bereitstellen. Die Velos sollen aber innerhalb eines festgelegten Gebiets auch frei an jeder Station abgestellt werden können. MVÖ

mvöelklein  
SZ20150527S267272