

## Stattauto Kiel und Stattauto Lübeck jetzt in einer Genossenschaft vereinigt:

# „Bei vielen Menschen ist die Auto-Mobilität nur eine Ergänzung“

## Interview mit Hinrich Kählert, Vorstand von StattAuto eG

**Gegenwind:** Welches Konzept, welche Idee steckt hinter „Statt-Auto“?

**Hinrich Kählert:** Das „Car-Sharing“ ist eine gemeinschaftliche Form der Autonutzung. Wir haben in Deutschland die Besonderheit, dass Kiel und Lübeck als einzige CarSharing Organisation eine Genossenschaft sind. Die Gesellschaft befindet sich im Eigentum der Nutzer. Wir sind also ein selbstverwalteter Betrieb, d.h. jeder der hier fährt kann auch Mitglied werden und mitbestimmen. Die (aktuell) rund 300 Mitglieder wählen den ehrenamtlichen Aufsichtsrat, der den hauptamtlichen Vorstand einstellt und kontrolliert, das ist alles basisdemokratisch. Der Vorstand führt die Geschäfte, aber nach Anweisung der Nutzer über den Aufsichtsrat. Die Autos gehören allen, die einen Anteil gezeichnet

haben, und wir verwalten das Ganze möglichst effizient.

Der Gedanke beim CarSharing ist, dass ein einzelnes Auto, das einem Einzelnen gehört, nur suboptimal genutzt wird. Im Durchschnitt stehen Privatautos 23 Stunden am Tag herum, während CarSharing Autos im Schnitt 8 Stunden am Tag bewegt werden. Man kann das mit einem Maschinen-Ring in der Landwirtschaft vergleichen: Da teilen sich viele Bauern einen Mähdrescher, den einer alleine nicht sinnvoll auslasten kann. Und unter normalen Gesichtspunkten lastet ein privater Nutzer auch ein Auto nicht vernünftig aus – es sei denn, er fährt jeden Tag damit zur Arbeit und nutzt das Auto insgesamt sehr intensiv. Aber bei vielen Menschen ist die Auto-Mobilität nur eine Ergänzung, für viele Wege im Alltag braucht man das Auto nicht

wirklich. Als Grundvoraussetzung, damit eine CarSharing-Teilnahme Sinn macht, sollte man nicht täglich für den Arbeitsweg auf ein Auto angewiesen sein. Wenn das CarSharing Auto acht Stunden am Tag nutzlos am Arbeitsplatz herumstehen würde, wäre der Preis zu hoch. Es geht ja gerade darum, die Standzeiten so klein wie möglich zu halten.

**Gegenwind:** Für wen konkret lohnt sich die Mitgliedschaft?

**Hinrich Kählert:** Das typische Mitglied fährt in der Regel mit dem Umweltverbund. Das heißt, man geht im Alltag häufig zu Fuß, fährt mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit anstatt mit dem eigenen Auto. Mit dem Auto fährt das typische Mitglied deutlich unter 10.000 Kilometern im Jahr. Wir haben ja ein Tarifmodell, das nach Zeit und Kilometern abrechnet. Beide Komponenten sind wichtig, aber beides sind auch Anreize, damit ökonomisch umzugehen. Das typische Mitglied nutzt das Auto nur so lange, wie es nötig ist, und fährt auch nicht mehr Kilometer, als es nötig ist.

**Gegenwind:** In Kiel war das Stattauto bis vor Kurzem keine Genossenschaft, sondern eine GmbH. Was hat sich aktuell im Sommer geändert?

**Hinrich Kählert:** Die Kieler GmbH war schon vorher zu hundert Prozent im Besitz der Lübecker Genossenschaft. Sie hat aber offiziell weiter als GmbH firmiert. Jetzt ist sie in der Genossenschaft aufgegangen. Für die Kunden ändert sich nichts, ihre Verträge wurden eins zu eins übernommen. Wer bisher in Kiel mit der GmbH einen Vertrag hatte, hat jetzt mit der Genossenschaft den gleichen Vertrag. Wir bieten jetzt den Kieler Nutzern zusätzlich an, ihren Kundenvertrag in einen Genossenschaftsvertrag umzuwandeln, also Mitglied zu werden. Damit binden sie sich länger, es geht also nur um diejenigen, die nicht kurzfristig aussteigen wollen. Seit Beginn des Jahres 2009 bekommen Genossenschaftsmitglieder 5 Prozent Rabatt auf die Zeitkosten. Bei einer 500-Euro-Einlage und einer durchschnittlichen Monatsrechnung von 85 Euro würde dies rechnerisch einer Verzinsung von ca. 5 Prozent entsprechen. Die Kautions der normalen Nutzer wird ja nicht verzinst, aber man bekommt sie nach einer Kündigung spätestens in sechs Wochen wieder. Ein Genossenschaftsmitglied kann nur mit einer Frist von 3 Monaten zum Jahresende kündigen und bekommt die Einlage in der Mitte des folgenden Jahres nach der Generalversammlung zurück. Jede Genossin bzw. jeder Genosse ist auf der Mitgliederversammlung stimmberechtigt. Der Genossenschaftsanteil

ist Haftungskapital: Falls es der Genossenschaft einmal ganz schlecht gehen sollte, dann könnte der Anteil bei einem Austritt nicht mehr 500 Euro wert sein, sondern zum Beispiel nur noch 450 Euro.

**Gegenwind:** Und wie geht es der Genossenschaft? Wie ist die Entwicklung in den letzten zwei Jahren?

**Hinrich Kählert:** Für uns interessant ist die Entwicklung im laufenden Jahr. Wir haben eine Werbekampagne gestartet mit Hilfe des Umweltministeriums, und seit Mai 2009 haben wir heute, also Anfang Oktober, einen Zuwachs von ungefähr 15 Prozent, in Kiel und Lübeck. Das bezieht sich auf die Zahl der Fahrtberechtigten, also alle, die allein oder gemeinsam auf einem Kundenvertrag fahren. An jedem Kundenvertrag hängen im Schnitt einhalb bis zwei Nutzer. Pro Vertrag können bis zu fünf Fahrerinnen oder Fahrer angemeldet werden. Für uns ist eine Person der/die Ansprechpartner/in, d.h. er oder sie bekommt die Rechnung und kümmert sich selbst um die Abrechnung mit den anderen. Das können Familienmitglieder, Nachbarn oder Freunde sein.

**Gegenwind:** Wie viele Nutzer und wie viele Autos gibt es denn? Kann man sagen, wie viele Privatautos durch Stattauto von der Straße und vor allem den Parkplätzen verschwunden sind?

**Hinrich Kählert:** Wir haben eine Kundenbefragung gemacht, die hat das Ergebnis bestätigt, das wir auch aus wissenschaftlichen Untersuchungen kennen. Es besagt: Ein Car-Sharing-Auto ersetzt fünf bis acht private Autos. Bei uns ist das Verhältnis ungefähr eins zu sechs. Die meisten Leute haben beim Eintritt ihr altes Auto abgeschafft, andere hatten kein Auto, haben die Mitgliedschaft aber als Alternative zum Kauf eines

Autos gewählt. Rund vierzig Prozent der Neumitglieder schaffen direkt ihr Auto ab oder verzichten auf einen fälligen Kauf. Wir haben jetzt 20 Nutzerinnen oder Nutzer pro Auto. In Kiel und Lübeck zusammen sind gut 80 Autos im Einsatz. Die rund 1600 Nutzerinnen und Nutzer machen damit rund 500 Stellplätze frei, die sonst von eigenen PKWs besetzt worden wären.

**Gegenwind:** Ist eine Ausweitung geplant? Im Raum Pinneberg - Elmshorn leben ja ausreichend viele Menschen auf kleinem Raum, um sich das zu überlegen.

**Hinrich Kählert:** Stattauto ist im Moment nur in Kiel und Lübeck, zusätzlich in Preetz ansässig. Es gab schon Versuche mit Plön, Eutin, Ratzeburg. Das ist aber schwierig für uns. Wir können nur langsam wachsen in dem Maße, in dem wir Neukunden haben. Wir erhalten keine staatlichen Zuschüsse und brauchen deshalb neue Einlagen oder die Aufstockung von Einlagen von unseren Nutzern. Wir haben zwar auch einen Bankkredit, mit dem wir neue Autos anschaffen. Aber wir können nur begrenzt organisch wachsen. Ein Sprung um hundert Prozent müsste überwiegend mit Fremdkapital finanziert werden, und es gibt keine Bank, die uns so viel Geld auf einmal geben würde. Wenn wir in andere Städte gehen, ist das eine richtige größere Investition. Schon eine neue Station in unserem jetzigen Bereich braucht mindestens ein halbes Jahr Anlaufzeit, bis sie sich halbwegs wirtschaftlich rechnet, eher ein Jahr. In einer anderen Stadt brauchen wir ja nicht nur Stationen mit Autos, wir brauchen auch Personal und ein Büro als Anlaufpunkt. Pinneberg ist definitiv zu weit weg. Wenn wir wachsen, dann zunächst von Lübeck Richtung Bad Schwartau oder Stockelsdorf. In Kiel könnten wir uns nach Kronshagen oder auf



das Ostufer ausdehnen. Aber das wird noch eine Weile dauern.

**Gegenwind:** Wie ist die öffentliche Unterstützung durch die Städte Kiel und Lübeck?

**Hinrich Kählert:** Die Stadt Kiel hat schon vor dreieinhalb Jahren einen Beschluss gefasst, Car-Sharing zu unterstützen und den Ausbau zu fördern. Im April 2008 haben wir die ersten Stellplätze im öffentlichen Raum bekommen. Das ist am Wilhelmplatz / Stephan-Heintzel-Straße, dazu im Sommer 2008 sechs Stellplätze am Hauptbahnhof und im Frühjahr 2009 vier Plätze an der Franckestraße. Die Stadt Kiel will uns in Zukunft weitere Stellplätze zur Verfügung stellen. Das könnte 2010 am Blücherplatz der Fall sein. Außerdem möchten wir in die Wik. Vielleicht gibt es absehbar auch Standorte südlich vom Bahnhof und in Gaarden.

In Lübeck gibt es einen Bürgerschaftsbeschluss vom November 2008. In diesem Sommer haben wir die ersten acht Stellplätze an drei Standorten erhalten. Diese sind in der Moislinger Allee / Meierstraße, in der Ratzeburger Allee und schließlich an der Travemünder Allee. In Kiel sind es ein paar mehr, aber wir sind zusehends, dass es in Lübeck jetzt auch voran geht. Wir sind einfach räumlich und finanziell begrenzt, und für unser Wachstum brauchen wir attraktive Stellplätze in zentraler Lage.



22. September 2009: Kiels Oberbürgermeister Torsten Albig und Stattauto-Vorstand Hinrich Kählert präsentieren die neue Info-Tafel an der Station Franckestraße/ Ohlshausenstraße in Kiel.

Wir suchen Stellplätze dort, wo es den Leuten jetzt schon wehtut. In hoch verdichteten Wohngebieten bekommen die Einwohner heute keine Parkplätze, weil alles zugeparkt ist. Der Leidensdruck ist entsprechend hoch, dort können wir Nutzerinnen und Nutzer gewinnen. Wenn wir an die Peripherie gehen, da hat jeder ein oder zwei Autos, und wenige sind auf Car-Sharing angewiesen. Wir suchen Standorte dort, wo die Leute sehr dicht wohnen, wo es aber auch öffentlichen Verkehr gibt und wo man viele Ziele gut mit dem Fahrrad erreichen kann. Unsere Nutzer sind zu achtzig Prozent Alltags-Radfahrerinnen und -Radfahrer. Stattauto ist dann die Ergänzung für weitere Wege, für umständliche Routen, für längere Fahrten, für Großeinkäufe und Transporte oder mal einen Ausflug aufs Land.

**Gegenwind:** Wie verhält sich die Landesregierung?

**Hinrich Kählert:** Das Land hat im letzten Winter eine Unterstützung von 34.000 Euro für eine CarSharing Werbekampagne gewährt. Das Geld ging an den VCD, den Verkehrsclub Deutschland, der zusammen mit Stattauto und der Kieler Agentur WortBildTon ein Werbekonzept für das CarSharing entwickelt hat. Dabei ging es auch um die Abgrenzung zur klassischen Autovermietung. Wir haben eben auch Anfragen nach einem „Auto fürs Wochenende“ und müssen dann erklären, dass CarSharing nicht für eine nur einmalige Nutzung gedacht ist, sondern dass man bei uns einen Rahmenvertrag mit einem Monatsbeitrag von 8 Euro unterschreibt. Durch die Werbekampagne, die von der Landesregierung finanziert wurde, sind wir jetzt bekannter geworden. Es wurde in Bussen, Zügen und an Haltestellen geworben, das hat uns einen guten Schub gegeben. Die Förderung der Landesregierung hat uns auch geholfen, ein paar Mal ins Fernsehen zu kommen, z.B. in die Regionalprogramme von NDR und Sat1.

Das hilft uns auch für die nächsten Jahre gut weiter.

**Interview: Reinhard Pohl**

## Diplomarbeit über Stattauto Kiel und Lübeck:

# Mobilität und Zufriedenheit

„Mobilität“ wird von vielen Menschen mit dem Auto gleichgesetzt. Doch in den Innenstädten relativiert sich das. Die Parkplatzsuche wird zu einem immer größeren Problem, der „Parksuchverkehr“ in den Innenstädten stellt einem immer größeren Anteil am Gesamtverkehr. In den Wohnvierteln werden immer mehr Straßen „verkehrsberuhigt“ – meistens wird die Fahrbahn auf eine Spur verengt, um rechts und links Platz für parkende Autos zu schaffen. Der normale Privat-PKW führt ein erlebnisarmes Leben, denn mehr als 90 % seines Lebens steht er.

Eine Alternative zum PKW-Besitz bildet die gemischte Nutzung von Fahrrad, öffentlichen Verkehrsmitteln und einem Auto, das man sich mit anderen teilt. In der professionellen Form heißt das „Car-Sharing“, das Teilen von Autos. Stefan Rößler hat jetzt eine Diplomarbeit über „Stattauto“ Kiel und Lübeck vorgelegt.

## Car-Sharing

Das Teilen von Autos ist die ökologischere Alternative zum Autobesitz. Die „AutoteilerInnen“ sind Mitglied, im Falle von Stattauto Kiel & Lübeck Anteilseigner der Genossenschaft. Durch die Zahlung einer Kautions oder eines Genossenschaftsanteils legen sie sich fest, das unterscheidet das Car-Sharing von der Autovermietung. Gleichzeitig wer-

den die Nutzungszeiten professionell verwaltet und abgerechnet, das unterscheidet das Car-Sharing vom Familienauto oder dem WG-Auto.

Wichtig für die Mitglieder ist, dass durch die professionelle Verwaltung die tatsächlichen Kosten der Nutzung abgerechnet werden. Das führt offensichtlich zu einer besseren Planung der PKW-Nutzung, bei rund der Hälfte der Teilnehmer nimmt die PKW-Nutzung während

der Mitgliedschaft ab. Außerdem wird ein Sechstel weniger Benzin verbraucht, verglichen mit privaten PKW. Das liegt daran, dass man im Car-Sharing für größere Einkäufe ein größeres Auto nutzen kann, für die Fortbewegung selbst auf ein kleines und sparsames Modell zurückgreift. Durch die intensivere Nutzung ist es möglich, die Fahrzeuge schneller durch neuere Modelle zu ersetzen, die sparsamer im Verbrauch sind.

Da sich durchschnittlich 35 Nutzer ein Fahrzeug teilen, werden nicht nur weniger Parkplätze gebracht, auch die festen Kosten des Autos (Anschaffung, Versicherung, Steuern, Reparaturen) werden durch viel mehr Personen geteilt und dadurch für die Einzelnen weniger.

Nachteil des Car-Sharing ist, dass das Auto nicht „direkt vor der Tür“ steht. Man muss auch bereit sein, einen Weg zum Stellplatz des Autos, bei zu kurzfristiger Buchung auch zu einem weiter entfernten Stellplatz in Kauf zu nehmen. In der Diplomarbeit ermittelt der Autor zweierlei: Mitglied werden vor allem Menschen, die im Nahbereich der Stellplätze leben. Und die Entfernung führt anscheinend eben dazu, dass verstärkt das Fahrrad genutzt wird, also selbstkritischer überlegt wird, ob bestimmte Fahrten wirklich mit dem Auto erfolgen müssen.

Das erste organisierte Car-Sharing wurde 1987 in der Schweiz gegründet, 1988 begann eine Initiative in Berlin mit zunächst einem Auto. Das Statt-Auto Kiel wurde genauso wie das Statt-Auto Lübeck 1992 gegründet, ist jetzt also 17 Jahre alt.

Bundesweit sind 137.000 Menschen Mitglied in einer Organisation zur Auto-Teilung, gemeinsam besitzen sie rund 3.900 Fahrzeuge (also ein Auto auf 35 Nutzerinnen und Nutzer).

## Zufrieden?

Schwerpunkt der Diplomarbeit ist die Auswertung einer Umfrage unter den Nutzerinnen und Nutzern des Statt-Autos Kiel und Lübeck. In Kiel und Lübeck gibt es zusammen rund 1400 NutzerInnen (Stand: Ende 2008, Zuwachs 2009 etwa 15 %), von denen 10 % Firmen und 90 % Privatpersonen sind. Ihnen standen Ende 2008 67 Fahrzeuge

an 14 Stationen (Lübeck 7, Kiel 6, Preetz 1) zur Verfügung, darunter fünf Kleinbusse bzw. Transporter. Die NutzerInnen legten im Jahr 2008 rund 1.325.000 km zurück, wobei die Firmen rund ein Drittel davon zusammenbrachten. Jedes Auto wird ungefähr 8 Stunden pro Tag genutzt und legt im Jahr etwas mehr als 20.000 km zurück.

Da die Rücklaufquote der Fragebögen ungefähr 48 Prozent betrug, kann man feststellen, dass die Nutzer zufrieden, aber auch engagiert sind. Für alle Bereiche gaben die NutzerInnen Schulnoten zwischen 1 und 2, geringfügig schlechter wird nur das Tarifsystem beurteilt (Note



21. April 2009: Der damalige Umweltminister von Schleswig-Holstein, Christian von Boetticher, eröffnet die neue StattAuto-Station Franckestraße / Ohlshausenstraße in Kiel.

2,09). Bei der Verfügbarkeit, also der Erfüllung des ersten Wunsches bei einer Buchung, gab es für die Station Franckestraße in Kiel mit 1,33 die beste Note, für die Station Mönkhofer Weg in Lübeck mit 1,85 die schlechteste Note.

Über die Hälfte aller eingetragenen NutzerInnen buchen seltener als einmal monatlich ein Auto, nur 12 Prozent benötigen ein Auto öfter als einmal wöchentlich. Dieses Ergebnis der Umfrage zeigt auch schon, für wen Statt-Auto anscheinend die bessere Alternative zum Privat-PKW ist. Statt-Autos werden zu über der Hälfte Nachmittags genutzt, zu zwei Dritteln für Einkäufe und Freizeit.

Achtzig Prozent der NutzerInnen benötigen weniger als 10 Minuten

Fußweg zur nächsten Station – das bedeutet umgekehrt: In Stadtteilen, in denen Statt-Auto die Einrichtung einer Station nicht finanzieren kann, wird es auch kaum neue Mitglieder gewinnen.

## Anders als der Durchschnitt

Mitglieder von Statt-Auto nutzen ein PKW zu 4 Prozent täglich – im Schnitt der Bevölkerung sind es 51 %. Dagegen nutzen Mitglieder zu 75 Prozent täglich ihr Fahrrad, was nur 18 Prozent der „Normal“-Bevölkerung machen.

Dazu muss man natürlich sehen, dass Mitglieder (zu 80 Prozent in einem Ein-Kilometer-Umkreis der Station ansässig) nur Stadtmenschen sind, während die normale Bevölkerung zu einem Großteil aus Land-Menschen, Kleinstadt-Menschen, Vorstadt-Menschen etc. besteht.

Übrigens besitzen fast 20 Prozent der Car-Sharing-Mitglieder in Kiel und Lübeck auch einen Privat-PKW in ihrem Haushalt. Hier ersetzt die Mitgliedschaft also nicht das Auto, sondern nur das Zweitauto. Rund 30 Prozent der Mitglieder besitzen und besaßen kein Auto, waren also schon vor dem Beitritt autolos. Rund die Hälfte der Mitglieder haben mit dem Beitritt das Auto abgeschafft oder nach Verschrottung des alten Autos den Beitritt als Alternative zu einem Neukauf gesehen. Wer vorher ein Auto hatte, nutzt übrigens das Stattauto öfter als diejenigen, die vorher bereits das Leben ohne Auto gewohnt waren.

**Reinhard Pohl**

Nutzer- und Mobilitätsprofile von Carsharing-Teilnehmern bei „StattAuto“ in Kiel und Lübeck. Diplomarbeit von Stefan Rößler, 9. April 2009, CAU Kiel