

Carsharing auf dem Land

Car to Kuh

Ein Auto, viele Nutzer – kann das auf dem Dorf funktionieren? Ja, meint Ford – und bringt Carsharing in die Provinz

OLDENBURG IN NIEDERSACHSEN: 160 000 Einwohner, 40 Kilometer bis nach Bremen und an die Nordsee, drumherum viel flaches Land, Kühe und feuchte Wiesen. Klingt nicht gerade nach Carsharing-Eldorado. In diesem ländlichen Umfeld hat fast jeder ein Auto, viele sogar zwei. Ausgerechnet hier sucht Ford sein Glück im Carsharing, dem Lieblingsthema urbaner Hipster.

Die großen stationsunabhängigen Anbieter car2go und DriveNow haben die Großstädte besetzt. Deren Smart und Mini gehören inzwischen zum vertrauten Straßenbild in Metropolen wie Berlin, Hamburg oder München.

Aber Autoteilen auf dem Land, also quasi Car to Kuh? Bauern fahren Benz, natürlich den eigenen und kein Alltagsmobil für jedermann. Dennoch startete Ford im Herbst 2013 sein Carsharing-Projekt bewusst in der Provinz. „Einerseits wollten wir ein flächendeckendes Konzept anbieten, an dem die Händler beteiligt sind, andererseits dem Verdrängungswettbewerb in großen Ballungsräumen aus dem

Weg gehen“, erläutert Tanja Neudert, zuständig für Carsharing bei Ford.

Kurz hinter Oldenburg auf Gut Wahnbek, einem landwirtschaftlichen Betrieb mit 400 Milchkühen, trifft AUTO BILD Carsten Wagner (47), Gebietsverkaufsleiter in der Elektrobranche, zum Fototermin. Eigentlich ein typischer Fall für einen Dienst-A6. Aber Wagner nutzt für Einkäufe oder Ausflüge regelmäßig das Carsharing-Angebot des Oldenburger Ford-Händlers Munderloh. „Ich kann die Station mit dem Fiesta von meiner Wohnung aus sehen“, erklärt der Vertriebler und schwärmt dabei von der kinderleichten Buchung per Smartphone-App.

Derzeit bieten 40 Ford-Händler 150 Autos zur gemeinsamen Nutzung an 60 Standorten in Deutschland an. Munderloh, seit März 2014 dabei, stellt einen Ka, sechs Fiesta, einen geräumigen Focus Turnier mit Navi sowie zwei Transit als Neunsitzer und Kastenwagen zur Verfügung. „Wir möchten möglichst jeden Fahrzeugbedarf abdecken“, so Inhaberin Andrea Munderloh (46).



Alles zum Thema
Autoteilen:
[www.autobild.de/
carsharing](http://www.autobild.de/carsharing)

Die zehn Autos stehen an fünf festen Stationen im Stadtgebiet. Nach der Anmietung müssen sie an derselben Stelle wieder abgegeben werden. Free-floating-Modelle wie von car2go funktionieren dagegen nur in großen Ballungsräumen. Auf dem Land sind sie kaum umzusetzen, da die Distanzen zu weit sind und auf großer Fläche weniger Menschen leben. „Free floating ist dort logistisch und finanziell nicht machbar“, meint DriveNow-Sprecher Michael Fischer.

Bei Ford sind die Händler voll für das Carsharing-Geschäft verantwortlich und werben mit niedrigen Preisen: Ein Ford Ka kostet tagsüber 2,30 Euro (acht bis 22 Uhr) und nachts 1,50 Euro pro Stunde oder 39 Euro für den ganzen Tag. Für jeden Kilometer fallen noch mal 19 Cent an. Carsten Wagner schätzt vor allem den persönlichen Service. Dafür hat Ford Munderloh extra Ann-Katrin Felder (24) abgestellt, die das Angebot privat selbst nutzt. Soll's in großer Runde zum Feiern noch weiter in den Nacht-





Bauern im Focus:
Carsten Wagner gehört zu den Pionieren für Carsharing auf dem platten Land



Hilfsbereit: Ann-Katrin Felder betreut die Oldenburger Ford-Carsharing-User



Entsperrt: Mit der Kundenkarte lässt sich der gebuchte Focus an der Frontscheibe öffnen



Andrea Munderloh

CHEFIN OPTIMISTISCH

„Noch sind die Einnahmen nicht deckend, aber die Auslastung ist relativ gut, Tendenz steigend“, bilanziert die Diplomkauffrau. Sie möchte jeden Oldenburger vom Carsharing überzeugen – logisch.



FAZIT
Mitarbeiter
CHRISTIAN BRUNS

Carsharing muss sich nicht auf Ballungszentren beschränken. Richtig umgesetzt, bietet es auch Nutzern in Kleinstädten, Vororten oder ländlichen Regionen Vorteile. Ford trotz den Skeptikern und bringt die City-Mode aufs Land. Jetzt liegt's an mutigen Händlern, sie dort zu etablieren. Eine Vernetzung von Car to Kuh mit car2go könnte den Durchbruch bringen.

club gehen, kommt der Transit-Neunsitzer zum Einsatz. „Praktischer und billiger als jedes Taxi“, sagt die engagierte Auszubildende.

Hilfreich erweist sich die Zusammenarbeit mit Flinkster, dem Carsharing-Anbieter der Deutschen Bahn, der auch das Buchungssystem liefert. Dadurch können alle Ford-Carsharing-Kunden auf die bundesweit 3600 Fahrzeuge umfassende und damit größte Carsharing-Flotte von Flinkster zugreifen. Die Bahn-Tochter wiederum

plant ab Frühjahr eine Kooperation mit car2go, sodass bald ein reibungsloser Übergang von innerstädtischem zu ländlichem Carsharing möglich sein könnte.

Noch aber tun sich viele Ford-Händler schwer mit der Zukunftsbranche. „Es ist schwierig, neue Partner zu überzeugen, in den Mobilitätsmarkt einzusteigen. Deswegen verläuft die Ausweitung des Angebots schleppender als gedacht“, gibt Ford-Sprecherin Neuderth zu. Autohaus-Chefin Mun-

derloh dagegen sieht mehr Chancen als Risiken. Neben Privatkunden möchte sie besonders Firmen und Start-ups gewinnen. Ein steiniger Weg.

Klar, die Auslastung schwankt je nach Standort. „Ab 25 Prozent erreichen wir eine zufriedenstellende Situation“, erklärt Neuderth. Ob sich das Geschäft mit den geteilten Ford-Modellen lohnt, hängt natürlich auch von den örtlichen Gegebenheiten ab. Oldenburg hat eine Universität mit über 12 500 Studenten. Kein Wunder, dass der Ford Ka nahe dem Campus ständig genutzt wird. Zudem verhält sich die Stadt entgegenkommend bei der Bereitstellung von Parkplätzen.

Wichtig ist auch, dass sich Carsharing wie in Oldenburg gut mit anderen Mobilitätsangeboten kombinieren lässt. Hier sind die Abholstationen mit dem Fahrrad und dem Bus schnell erreichbar. Sogar in Rülzheim, einem verschlafenen Ort mit 7800 Einwohnern in Rheinland-Pfalz, funktioniert Carsharing recht ordentlich, sagt Neuderth stolz. Hier hat Ford den Bauern wohl besonders gut den Hof gemacht.

ELEKTRISCH DURCH DIE EIFEL: DER DORF-ZOE



Initiator: Ortsvorsteher Helmut Rößler (CDU) vorm quietschgrünen Elektro-Flitzer

Seit Mitte Januar kann jeder Führerscheinbesitzer in Gey bei Düren einen Renault Zoe gemeinschaftlich nutzen. Der 16 000 Euro teure E-Kleinwagen wurde durch Werbung finanziert. Das ehrenamtlich getragene Projekt ist aus einem europäischen Förderprogramm für ländliche Regionen entstanden. Ob dieses ungewöhnliche Carsharing tatsächlich funktioniert, hat das Dorf (1900 Einwohner) ein halbes Jahr lang getestet.