

Unrealistisch

KIRSTEN ETZOLD

Zwei Seiten derselben Medaille betrachten die Grünen-Bundvorsitzende Simone Peter und der Karlsruher Stadtmobil-Chef. Der einen sind ungenutzte Behördenfahrzeuge ein Dorn im Auge. Den anderen wurmt jedes nicht ausgelastete Carsharing-Fahrzeug des Vereins, in der Fächerstadt und weitem Umkreis landläufig schlicht „Stadtmobil“ genannt.

Unstreitig sind akuter Parkplatzmangel und erstickender Straßenverkehr in großen Städten. Doch so unterschiedlich wie der Blickwinkel sind die Schlussfolgerungen. Welcher Weg ist besser: Allgemein zugängliche Cars-

Kommentar

haring-Fuhrparks auszubauen, woraufhin andere Akteure ihre Fahrzeugbestände für geschlossene Kreise eindampfen können? Oder kontrollierter Zugang zu den Autos von Behörden und Firmen für Jedermann?

Der Praxistest spricht doppelt für die Karlsruher Strategie. Zum einen: Sie erweist sich als anhaltend erfolgreich. Zum anderen: Der Ansatz der Berliner Bundespolitikerin ist unrealistisch. Dienstfahrzeuge müssen umgerüstet und intensiv gewartet werden, wenn sie über Nacht und zum Wochenende einem großen Nutzerkreis überlassen werden. Fraglich, ob sich viele Ämter und Betriebe da angesichts des Aufwandes finanzielle Vorteile errechnen.

Kurze Sperrung in Kaiserstraße

BNN – In der Kaiserstraße steht die letzte Etappe beim Bau der künftigen unterirdischen Haltestelle Lammstraße und des westlichen Teils des Gleisdreiecks an: Um die Bauwerke zu kompletieren, werden die Gleise nach Mittelung der Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft (Kasig) zwischen der Haltestelle Marktplatz und der Lamm-



MOBIL OHNE EIGENES AUTO sind die Kunden des Carsharing-Anbieters Stadtmobil Karlsruhe. Der bundesweit als Erfolgsmodell bekannte Verein setzt auf die Kooperation mit Stadtverwaltungen: Sie werden Kunde und verkleinern den eigenen Fuhrpark. Dadurch wächst das Angebot an Stadtmobil-Fahrzeugen und Standorten. Archivfoto: Artis

Erstes Stadtmobil parkt meist am Rathaus

Kommunalverwaltungen nutzen das Carsharing-Angebot in und um Karlsruhe intensiv

Von unserem Redaktionsmitglied
Kirsten Etzold

Ein Auto, viele Benutzer: Carsharing (zu deutsch „Auto teilen“) erfährt bundesweit Zulauf. Der 1995 gestartete Verein „Stadtmobil Karlsruhe“ ist ein führendes, überregional beachtetes Erfolgsmodell. Die Praxis in der Fächerstadt beißt sich allerdings mit einer aktuellen Forderung der Grünen-Bundvorsitzenden Simone Peter, behördliche und private Fuhrparks für Carsharing-Zwecke freizugeben. In Karlsruhe bewährt sich seit einem knappen Jahrzehnt der umgekehrte Weg.

Die Stadtverwaltung Karlsruhe wurde 2005 Kunde bei Stadtmobil, berichtet dessen Geschäftsführer Gunnar Petersohn, und verkleinerte ihren Fuhrpark

dann Jahr für Jahr. Stadtbedienstete und Beschäftigte etlicher anderer Behörden nutzen seither ständig den Stadtmobil-Fuhrpark, der dementsprechend wuchs. Die Stadtverwaltung sei ein doppelt wichtiger Faktor fürs Carsharing-Angebot in Karlsruhe, sagt Petersohn: „Sie ist ein großer Kunde, und sie bringt Auslastung in einer Zeit, in der die Autos privat nur wenig genutzt werden.“

Die Auslastung bedenkt auch Grünen-Chefin Peter, nur argumentiert sie umgekehrt: Dienstfahrzeuge stünden an Wochenenden und abends ungenutzt herum. Stadtmobil Karlsruhe geht als Anbieter in Stadt und Region den entgegen-

gesetzten Weg. Ein Carsharing-Fahrzeug mit Stellplatz am Rathaus ist in der Regel das erste Pflänzchen in einer Kommune. Manchmal bleibt es auch das Einzige. In einem guten Dutzend Landkreisgemeinden, in Pforzheim, Baden-Baden, Rastatt

und dreimal jenseits des Rheins in der Pfalz fasste das Modell auf diese Weise Fuß. In Gag-

genau hingegen ging es wieder ein.

In Karlsruhe beförderte die Kooperation von Stadt und Stadtmobil einen jahrelangen Aufwärtstrend. Erst vor zwei Jahren habe sich eine „Balance“ eingestellt, seither bleibe das Niveau der Stadtmobil-Nutzung durch Stadtbedienstete auf gleichem Niveau, sagt Pe-

tersohn. „Keimzelle“ in der Fächerstadt sei die von Anfang an mit unterschiedlichen Fahrzeugen ausgestattete und seither stets gut genutzte City-Station Zähringerstraße in einem nicht öffentlichen Parkhaus. Klassisches Buchungsmuster dort sind Kurzfahrten, etwa zehn bis 20 Kilometer an einem Vormittag. Da schnurrt auch der Elektromotor des dort stationierten Fiat 500 fleißig mit.

Ein Fuhrpark, den sich viele unterschiedliche Benutzer teilen, bleibt nur bei intensiver Pflege attraktiv. „Ich bin sicher, dass jeder Fuhrparkverwalter da aufheulen würde“, sagt Petersohn. Stadtmobil betreibe in dem Punkt erheblichen Aufwand: „Pro Monat reinigen zwei ausschließlich damit beauftragte Firmen rund 150 viel gefahrene Autos extra.“

■ Kommentar

Dienstfahrt kommt privater Nutzung nicht in die Quere