

# Modell nähert sich magischer Grenze

## Stellt Stadtmobil Karlsruhe bald zwei Carsharing-Fahrzeuge pro 1 000 Fächerstadt-Einwohner?

Von unserer Redakteurin  
Kirsten Eizold

Beim Carsharing ist Karlsruhe im bundesweiten Städtevergleich weiterhin Spitzenreiter. Das hat der Bundesverband Carsharing (bcs) ermittelt. (Die BNN berichteten kurz an anderer Stelle.) Berücksichtigt wurden Städte mit mindestens 200 000 Einwohnern. Maßstab ist das jeweilige Angebot von Carsharing-Fahrzeugen pro 1 000 Einwohner.

Karlsruhe hat dabei nach Angaben des Verbandes wie im Vorjahr seine Spitzenstellung eindrucksvoll bestätigt. Mit ermittelten 1,93 Carsharing-Autos pro 1 000 Einwohner können die Bewohner der badischen Metropole auf ein wesentlich dichteres Carsharing-Angebot zugreifen als die Menschen in den vier in der Rangfolge anschließenden Großstädten. Die weiteren Plätze hinter Karlsruhe belegen Stuttgart (1,38 Carsharing-Autos pro 1 000 Einwohner), Köln (1,17), Düsseldorf (1,00) und München (0,87). Die Aufsteiger der vergangenen zwölf Monate sind Stuttgart

und Köln, wo jeweils neue, stationsunabhängige Angebote mit großen Fahrzeugzahlen installiert wurden. Absieger im Ranking sind Düsseldorf, München und Berlin. Dort seien zwar keine Angebote abgebaut worden, der Zuwachs sei aber vergleichsweise gering ausgefallen, so der bcs.

Stadtmobil Karlsruhe peilt jetzt an, zwei Autos pro 1 000 Einwohner bereitzustellen, kündigt Geschäftsführer Gunnar Petersohn an. „Das ist eine magische Grenze.“ Ausgebaut werde auch das Angebot an Unternehmen. „Zehn Prozent streben wir an, das ist erreich-



STADTMOBIL KARLSRUHE, das Carsharing-Unternehmen in der Fächerstadt, bleibt im bundesweiten Vergleich mit Abstand Spitzenreiter und peilt jetzt neue, ambitionierte Wachstumsziele an.

bar und auch ein vernünftiges Maß“, so Petersohn. Ziel sei, die Zahl von Firmen unter den Stadtmobil-Nutzern von derzeit rund 860 auf etwa 900 zu steigern. Wichtig sei dieses Segment besonders für die Auslastung des Fuhrparks von Stadtmobil Karlsruhe an Werktagen in der Zeit von 8 bis 16 Uhr. Der saisonal schwankende Bestand des Carsharing-Anbieters umfasst laut Petersohn aktuell 574 Fahrzeuge, seit Juli auch Kleinwagen mit Automatikschaltung.

Ein chronischer Engpass existiert bei dem Karlsruher Carsharing-Angebot Petersohn zufolge bei Neumitzi-Bus-

chende Buchungen gegenwärtig etwa 15 bis 20 Prozent aus.

Der Bundesverband bcs, in dem derzeit 112 Anbieter organisiert sind, hat die Angebote erneut bundesweit verglichen, weil allein in diesem Jahr 20 neue Carsharing-Orte und viele neue Anbieter in Großstädten hinzugekommen seien. „Carsharing ist kein Trend, sondern immer mehr echte Alternative zum eigenen Auto“, sagt bcs-Chef Loose. Schon Ende 2012 hätten über 453 000 Autofahrer Fuhrparks miteinander geteilt. Neue Teilnehmer gewinne das Modell hauptsächlich in Großstädten mit mehr als 200 000 Einwohnern, die bereits ein Angebot hätten, in den größten Städten auch zunehmend stationsunabhängig. Auch neue Städte und Gemeinden würden erstmals mit einem zunächst kleinen Auto-Teilen-Angebot erreicht. „Es tut sich immer mehr in Deutschland, gerade beim flexiblen Carsharing“, sagt auch der Karlsruher Stadtmobil-Geschäftsführer Petersohn. „Das bewegt wohl zusätzlich zum Umsteigen.“

Foto: Alábiso

sen und Transportern an Wochenenden. Insbesondere samstags konkurrieren Buchungswünsche von privaten Stadtmobil-Mitgliedern, Vereinen und kommerziellen Kunden, etwa Handwerker. „Da sind langfristige Vorbuchungen nötig, trotz fast 50 entsprechenden Fahrzeugen in unserer Flotte“, erklärt der Stadtmobil-Geschäftsführer. Eventuelle Anschlussregelungen lasse das Konzept praktisch nicht zu, so Petersohn, der aber auch betont: „Das Interesse an Sonderfahrzeugen ist natürlich nicht die Hauptsache.“ Im Gesamtbild von Stadtmobil Karlsruhe machten entspre-

Den Erfolg des Karlsruher Carsharings erklärt bcs-Geschäftsführer Willi Loose mit drei Kernaspekten. Ausschlaggebend seien eine stark an den Wünschen der Nutzer orientierte Angebotspolitik von Stadtmobil Karlsruhe und dessen enges Zusammenspiel mit dem vorbildlichen öffentlichen Nahverkehrssystem des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV). Dritter positiver Faktor sei die günstige Struktur der Fächerstadt – als „relativ wohlhabender Verwaltungs- und Dienstleistungsstandort“ mit einer niedrigen Arbeitslosenquote und dichter Behausung citynaher Stadtquartiere.