

Jahresbilanz: Carsharing-Unternehmen jubeln über Zuwachsraten

Berlin - Im Programm "Europe in a Week", das polyglotte Japaner und Chinesen in ihren großen Ferien gerne absolvieren, kommt Karlsruhe nicht vor. Aus Sicht der Stadtväter ist das natürlich unverdient, denn das badische Städtchen hat einiges zu bieten: eine malerische Innenstadt, friedliche und gut ausgebildete Bürger, eine vorbildlich ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Und vor allem - darauf ist Oberbürgermeister Frank Mentrup besonders stolz - kann Karlsruhe sich als Mekka des [Carsharings](#) bezeichnen.

Mit fast zwei Carsharing-Autos pro 1000 Einwohner liegt Karlsruhe in Deutschland seit Jahren an der Spitze. Sieben Prozent aller Haushalte haben sich einem der Mietwagenverbände angeschlossen - mit Abstand ein Spitzenwert. Die weitaus meisten sind beim Marktführer Stadtmobil registriert, der quer über die Stadt verteilt über ein dichtes Netz an reservierten Parkbuchten verfügt, die als Abhol- und Rückgabestationen dienen. In den Top 5 der Städte mit den meisten Carsharing-Autos pro 1000 Einwohner folgen Stuttgart (1,38), Köln (1,17), Düsseldorf (1) und München (0,87).

Karlsruhe ist damit der Vorreiter eines Trends, der in Deutschland immer größere Dynamik entfaltet. Zu Jahresanfang zählte der Bundesverband Carsharing bereits rund 757.000 Kunden bei seinen Mitgliedern, eine Steigerung von fast zwei Dritteln gegenüber dem Vorjahr. Beim klassischen Carsharing teilen sich je nach Angebot heute schon 40 bis 70 Kunden ein Auto. Organisation und Management übernimmt ein professioneller Anbieter.

Unter 10.000 Kilometer lohnt sich Carsharing

Oft entsteht die Entscheidung bei einem simplen Rechenexempel. Wer weniger als 10.000 Kilometer pro Jahr mit dem Auto unterwegs ist, fährt auf Leihbasis billiger. Dafür muss man allerdings ein wenig Vorausplanung in Kauf nehmen - und bisweilen auch umplanen. Denn zu Stoßzeiten sind die Mietwagenflotten schnell ausgebucht. [Auch auf das Kleingedruckte in den allgemeinen Geschäftsbedingungen sollte man achten.](#)

Trotzdem gewinnt das Modell zunehmend Anziehungskraft, speziell in Großstädten, wo Anbieter mit großen Flotten auf den Markt drängen, die am Straßenrand geparkt sind und sich mit einem Smartphone orten und reservieren lassen. Hinter den Flotten der drei großen mobilen Anbieter "Car2Go", "DriveNow" und "Multicity" stehen die Automobilunternehmen [Daimler](#), [BMW](#) und [Citroën](#). Allein im Jahr 2013 meldeten sie rund 437.000 Neuanmeldungen für diese mobile Großstadt-Variante, satte 139 Prozent mehr als im Vorjahr. Allerdings docken die Kunden oft bei mehreren Anbietern an, um eine größere Auswahl zu haben. Die wirkliche Zahl der Carsharer dürfte also um einiges niedriger ausfallen, das räumt auch Carsharing-Verbandschef Willi Loose ein.

Doch von solchen Einwänden wollen sich die Interessenvertreter nicht irritieren lassen. Sie verweisen lieber auf die Steigerungsraten im Segment des klassischen Carsharing, das um 18,5 Prozent gewachsen sei. Hier stehen die Autos an festen Abholstationen und müssen per Telefon oder über das Internet reserviert werden. Bundesweit gebe es inzwischen 3900 Stationen dieser Art mit 320.000 Nutzern, wie Loose versichert. Attraktiv werde der gemeinschaftliche Autobesitz durch die fortschreitende Digitalisierung, die das Ausleihen von Autos mit Chipkarten und Smartphones einfacher und bequemer mache.

Alles drängt in die Städte

Doch Zahlen sind relativ. Auch das eindrucksvolle Wachstum kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass Carsharing immer noch ein Nischenmarkt ist. Von allen Führerscheinbesitzern der Republik beschränkt sich gerade einmal gut ein Prozent auf die automobilen Teilhabe. Weit über 70 Prozent sehen zum eigenen Wagen dagegen keine Alternative.

Doch der hohe Preis für die individuelle Mobilität spielt den Carsharing-Verfechtern in die Hände. Die Dynamik werde sich fortsetzen, gibt sich Martin zur Nedden vom [Deutschen Institut für Urbanistik](#) überzeugt. Carsharing sei aber nur ein Baustein. Die Zukunft nachhaltiger Verkehrsplanung in Städten gehöre dem flexiblen Wechsel bei der Mobilität: zu Fuß, per Rad, mit Bus und Bahn - und eben auch mit dem Auto.

Auf die Bürgermeister sieht Nedden große Herausforderungen zukommen, denn alles drängt in die Städte: "Neue moderne Verkehrskonzepte sind notwendig, um Zustände wie in [Peking](#) oder [Mexiko City](#) zu verhindern", erklärt der Forscher. "Dabei geht es nicht darum, Autos zu verdrängen. Sie sollen vielmehr so intelligent genutzt werden, dass lange Staus und lästige Parkplatzsuche vermieden werden."

Anmerkung der Redaktion:

In der ursprünglichen Fassung haben wir den Karlsruher Oberbürgermeister Frank Mentrup irrtümlich Manfred genannt. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen.