

Karlsruhe bleibt Carsharing-Champion

Badische Stadt baut deutschlandweite Spitzenstellung weiter aus – Kurpfalz in Top 20 mit Mannheim und Heidelberg vertreten

VON ECKHARD BUDDRUSS

BERLIN/KARLSRUHE. Karlsruhe ist weiterhin die deutsche Stadt mit der größten Dichte von Carsharing-Autos pro Einwohner und hat seinen Vorsprung vor Stuttgart innerhalb von zwei Jahren deutlich ausgebaut. In der alle zwei Jahre erstellten Rangliste des Branchenverbands BCS ist Heidelberg um drei Plätze auf Rang fünf vorgerückt, Mannheim liegt weiterhin auf Platz 14.

Der Bundesverband Carsharing (BCS) hat zum dritten Mal eine solche Liste erhoben, nun für 2017. Schon bei den Listen für die Jahre 2013 und 2015 lag Karlsruhe vor Stuttgart auf Platz eins. Den Vorsprung vor der baden-württembergischen Landeshauptstadt hat Karlsruhe für 2017 weiter deutlich ausgebaut, obwohl es dort, anders als in Stuttgart, kein stationsunabhängiges Carsharing gibt. In Stuttgart stieg der Wert Carsharing-Autos pro 1000 Einwohner gegenüber der Liste für 2015 nur geringfügig von 1,44 auf 1,47, in Karlsruhe dagegen deutlich von 2,15 auf 2,71.

Neben der Liste mit der Gesamtzahl der Carsharing-Autos weist der BCS auch Listen aus, in denen entweder nur die stationsbasierten Carsharing-Autos oder die stationsunabhängiger Anbieter verzeichnet sind. Dabei ergibt sich ein völlig unterschiedliches Bild. Bei den stationsunabhängigen Anbietern liegen auf den Plätzen eins bis fünf München, Stuttgart, Düsseldorf, Hamburg und Köln. In diesem Marktsegment sind vor allem Anbieter wie Daimler mit Car-2-go aktiv. Die meisten dieser Autos stehen in den Millionenstädten Berlin (2430), Hamburg (1380) und München (1200), bei der Anzahl dieser Autos pro Einwohner liegt München auf Platz eins, Hamburg auf Platz vier und Berlin auf Platz sechs.



Carsharing-Autos von Stadtmobil Karlsruhe stehen auch in Landau (hier am Hauptbahnhof). FOTO: VAN

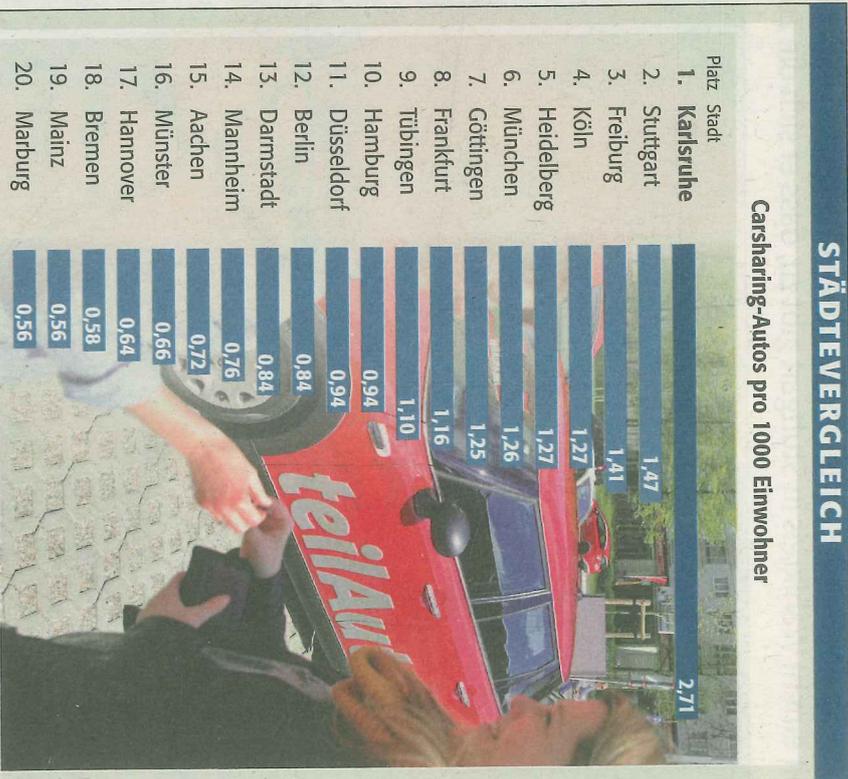
Bei den Autos stationsbasierter Anbieter sieht es ganz anders aus. Hier dominiert eine andere Kategorie von Städten. Auf den ersten fünf Plätzen liegen Karlsruhe, Freiburg, Tübingen, Heidelberg und Göttingen.

Heidelberg verbessert sich um drei Plätze auf Rang fünf, Mannheim behauptet Platz 14.

In der Liste, in die beide Angebotsformen eingehen, haben sich drei Städte mit weniger als 250.000 Einwohnern und starker universitärer Prägung deutlich verbessert. Heidelberg rückte drei Plätze auf Rang fünf vor, die Anzahl der Carsharing-Autos pro 1000 Einwohner stieg von 0,96 auf 1,27. Auch Göttingen verbesserte sich um drei Plätze und liegt nun auf Rang sieben, die Anzahl der Carsha-

ring-Autos pro 1000 Einwohner wuchs von 0,88 auf 1,25. In Freiburg stieg dieser Wert von 1,11 vor zwei Jahren auf nun 1,41. Damit überholte Freiburg sowohl Frankfurt als auch Köln und liegt jetzt auf Platz drei. In Mannheim ist die Anzahl der Carsharing-Autos mit 233 größer als in Heidelberg mit 198, die Anzahl der Carsharing-Autos pro 1000 Einwohner liegt mit 0,76 aber deutlich niedriger. Dies ist aber deutlich mehr als vor zwei Jahren mit 0,64 und reicht wie damals in der Rangliste für Platz 14. Kaiserslautern steht in der Liste, in der nur Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern verzeichnet sind, mit 18 Autos auf Platz 52. Ludwigshafen mit 20 auf Platz 72, Speyer liegt auf Platz 75, Neustadt auf Platz 77.

Carsharing-Marktführer sowohl in Karlsruhe als auch in der Rhein-Neckar-Region ist das Unternehmen Stadtmobil, das Fahrzeug-Standorte in der Pfalz neben Kaiserslautern und Ludwigshafen auch in Landau, Kandl, Wörth, Speyer und Neustadt hat. BCS-Geschäftsführer Willi Loose verwies darauf, dass vor allem das stationsbasierte Carsharing dafür sorgt, dass Kunden statt eines eigenen Autos häufiger Fahrrad und öffentlichen Nahverkehr nutzen. Laut Loose stehen die Fahrzeuge der stationsbasierten Carsharing-Anbieter heute – der großen Autohersteller wie bei-



spielsweise Car-2-go – zu über 90 Prozent auf privaten Flächen. In Innenstädten gebe es aber inzwischen oft gar keine weiteren Flächen mehr, auf denen Carsharing-Anbieter ihre Fahrzeuge kundennah bereitstellen können. Loose verwies darauf, dass das im September 2017 in Kraft getretene Carsharing-Gesetz klargestellt habe, dass jede Kommune auf Straßen in ihrer Zuständigkeit Stellplätze für stationsbasierte Carsharing-Anbieter als Sondernutzung einrichten könne.

K **H** **Ho** **VO** **Mit Carsharing** **Verkehr** **Gebrauch** **öff** **Die Ur** **den Aut** **genen J** **che Bew** **alle, w** **dustrie** **Münche** **Seidem** **eher ur** **die Aut** **Daimler** **Mitarbe** **kostenl** **verkehr** **kenntri** **den Inn** **ziert w** **aber w** **breiten** **näher r** **Bundes** **ter dem** **Ministe** **(CSU) z** **Politik** **munen** **baren P** **Carsh** **me sein** **Autove** **geth ab** **gen, so** **zess, d** **wünsch** **kann, w** **liegen,** **erklärt** **öffentli** **Zeit ho**