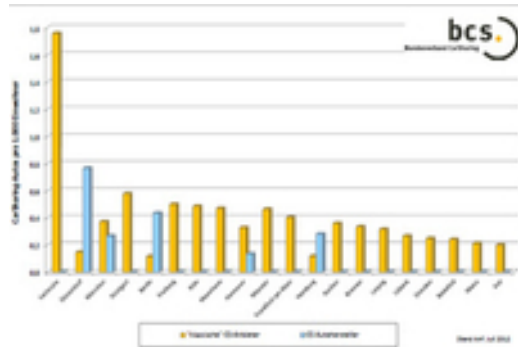


Carsharing-Städtevergleich vom Bundesverband CarSharing e.V.

Klassische Carsharing-Anbieter sind weit vorne



Grafik: bcs/E-Mobility-21.de

Berlin, 05.09.2012 - Elektroautos und Carsharing gelten als ideale Ergänzung. Einsatz finden die stromgetriebenen Fahrzeuge bislang allerdings - noch - vornehmlich bei neueren Angeboten der Automobilbauer wie Car2Go oder DriveNow. Immerhin gibt es nun einen Überblick, in welchen Städten es in Deutschland die meisten Carsharing-Autos gibt.

In einer aktuellen Statistik hat der Bundesverband Carsharing nun erstmals die Angebote in den deutschen Städten (über 200.000 Einwohner) analysiert und als Liste herausgegeben - sortiert nach CarSharing-Autos pro 1.000 Einwohnern in Gegenüberstellung klassischer und neuer Anbieter aus der Autoindustrie.

Demnach sind die besten CarSharing-Angebote in Karlsruhe (1), Düsseldorf (2), München (3) und Stuttgart (4). Berlin ist somit nicht die CarSharing-Hauptstadt (auch wenn hier die meisten CarSharing Anbieter auf der Straße sind), sondern auf Platz 5 von 37 gelisteten Städten. Auffällig ist, dass die klassischen Anbieter (besonders in den Städten Karlsruhe, Stuttgart und Freiburg) oft ein wesentlich höheres Angebot pro 1.000 Einwohner haben, als die Angebote der Autohersteller.

Willi Loose, Geschäftsführer vom Bundesverband CarSharing, zum Städtevergleich: "Mit unserer Auflistung bieten wir einen objektiven Qualitätsvergleich aller Großstädte über 200.000 Einwohner. Denn in der Öffentlichkeit wird der Eindruck erweckt, dass die neuen Anbieter aus der Autoindustrie von vornherein ein sehr viel umfangreicheres CarSharing-Angebot auf die Beine stellen. Dabei wird übersehen, dass in vielen Städten abseits der aktuellen Wahrnehmung im Laufe der Jahre nicht nur ein hervorragendes, kundennahes Angebot entwickelt wurde, sondern auch ein wesentlich dichteres. In sechs von zehn erstplatzierten CarSharing-Städten sind die neuen Anbieter nicht vertreten."

Jedes CarSharing-Fahrzeug ersetzt etwa vier bis acht Pkw. Dies hat auch positive Effekte für die Parkplatzbewirtschaftung sowie Lärm- und Abgasbelastung.

Das erste CarSharing-Angebot ist 1988 in Berlin an den Start gegangen. Ein Jahr zuvor hat es in der Schweiz begonnen. In den Folgejahren sind in vielen deutschen Städten CarSharing-Angebote ins Leben gerufen worden, so dass beispielweise in diesem Jahr zahlreiche 20-jährige Jubiläen feiern. Die meisten Anbieter sind im Bundesverband CarSharing organisiert: derzeit 109 (von ca. 140 bekannten CarSharing-Anbietern). Obwohl die meisten Anbieter auf eine Region konzentriert sind, können ihre Kunden nicht nur zuhause die eigenen Fahrzeuge nutzen, sondern auch die anderer Anbieter, die innerhalb eines Systemverbunds vernetzt sind: das sind bundesweit tausende Autos.

Seit der zweiten Hälfte der 90er-Jahre hat sich das deutsche CarSharing vom Öko-Projekt zur professionellen Mobilitätsdienstleistung gewandelt. Deshalb wird CarSharing bei der kommenden Europäischen Mobilitätswoche als wichtiger Partner mit einbezogen: Vom 16.-22. September werden europaweit wieder über 2.200 Städte ganz im Zeichen der Europäischen Mobilitätswoche stehen. **"Moving in the right direction!"** so lautet das Motto der diesjährigen Mobilitätskampagne. Dieser Wunsch kann Schritt für Schritt erreicht werden. Zu Fuß mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch durch CarSharing oder durch Fahrgemeinschaften reduziert man somit den Ausstoß von Treibhausgasen, Schadstoffen und Lärm.

Willi Loose: "Die Einstellung junger urbaner Menschen ändert sich. Ihre Statussymbole sind eher moderne Kommunikationsmittel, nicht mehr das eigene Fahrzeug, deshalb sind sie dem Autoteilen gegenüber positiv eingestellt. Hier liegt also ein großes Potenzial. Zurzeit wächst die Zahl unserer Nutzer um jährlich 20 Prozent."

Außerdem würden die CarSharing-Anbieter gerne mehr Elektrofahrzeuge in ihre Flotten aufnehmen. Noch sind diese jedoch zu teuer, um sie in die regulären Tarife zu integrieren, doch das wird sich im Laufe der Zeit vermutlich ändern. Gerade bei den jüngeren Zielgruppen in den Großstädten gibt es nicht mehr den Autofahrer, der alle seine Wege mit dem eigenen Auto zurücklegt. Die Nachfrage wird multimodal. Die Kooperation von ÖPNV, CarSharing und Bike-Sharing wird zum entscheidenden Wettbewerbsfaktor.

Der Bundesverband CarSharing (bcs) vertritt die politischen Interessen der Branche auf bundesweiter Ebene und gegenüber den Ländern. Die Aufgaben des bcs sind die kompetente und aktuelle Informationsübermittlung, die Förderung der Kommunikation innerhalb der Branche, die Pflege und Weiterentwicklung von Angeboten des CarSharing-Service und die praktische Unterstützung der Arbeit der CarSharing-Anbieter. Im Bundesverband sind derzeit 109 Anbieter organisiert. Zwei Drittel aller Nutzer sind zwischen 30 und 50 Jahre alt. (rs)