

## Carsharing boomt in Stuttgart

Thomas Schwarz

Seit der Entwicklung des Prinzips des Carsharings 1987 in Zürich, also des Teilens von Autos mit anderen Menschen, hat diese Art der Autonutzung in vielen Städten und Gemeinden Einzug gehalten und die Zahl der Nutzer wie die der angebotenen Fahrzeuge ist rapide angestiegen. Was man sonst eher aus dem Urlaub kennt, ein Fahrzeug am Urlaubsort zu mieten, wird immer mehr auch im Alltag praktiziert. In Deutschland geht man aktuell von über 1 Mio. Carsharern aus.<sup>1</sup>

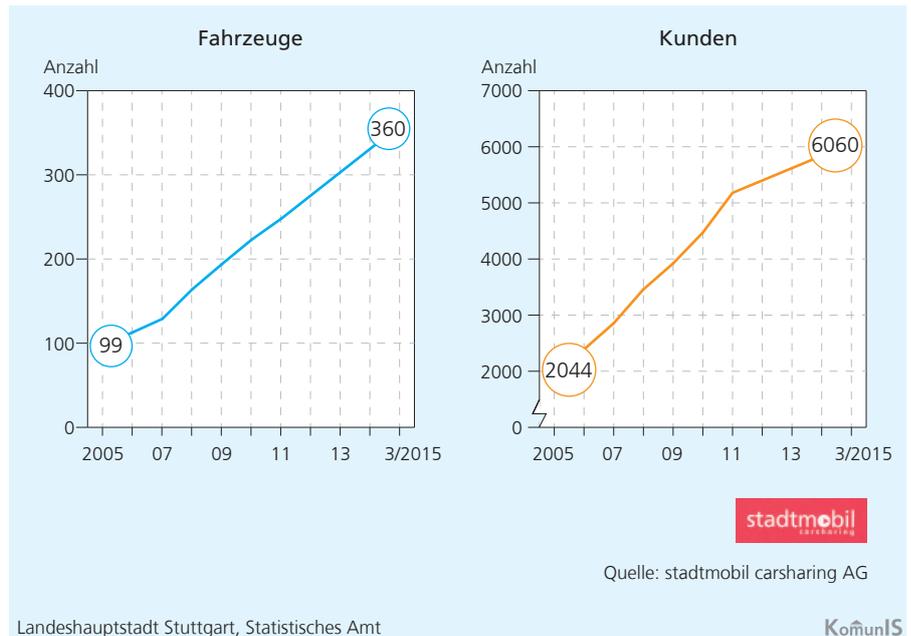
Grundsätzlich unterscheidet man stationsbasierte und stationsunabhängige („free floating“) Carsharing-Angebote. 37 Prozent der Fahrberechtigten nutzen stationäre Anbieter wie Flinkster (Dt. Bahn), Stadtmobil oder Cambio<sup>2</sup> und 63 Prozent flexible Anbieter wie car2go (Daimler) oder Drive Now (BMW).<sup>3</sup> Bei der Anzahl der Fahrzeuge ist das Verhältnis mit 58 zu 42 Prozent umgekehrt. Das ergibt ein Verhältnis von Fahrberechtigten je Auto von 42 bei stationsbasierten und von 103 bei stationsunabhängigen Anbietern. Letztere werden auch nur in 13 Großstädten angeboten, während stationäres Carsharing in 490 deutschen Städten und Gemeinden und damit auch in der Fläche möglich ist; theoretisch wird bei diesem Angebot ein Bevölkerungspotenzial von 36 Mio. erreicht.<sup>4</sup>

### Carsharing in Stuttgart

In Stuttgart konzentrierte sich das Angebot zunächst auf zwei Anbieter: stadtmobil carsharing AG und DB FuhrparkService GmbH („Flinkster“), den beiden größten (stationsbasierten) Carsharing-Anbietern bundesweit.

Der erste und damit älteste Anbieter auf dem Stuttgarter Markt ist stadtmobil e.V., der Ende 1991 als eingetragener Verein startete und im Jahr

Abbildung 1: Fahrzeuge und Kunden der stadtmobil carsharing AG in Stuttgart 2005 bis 2015



2000 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde. Die stadtmobil carsharing AG konzentrierte sich fortan auf den Ausbau des Angebots in Stuttgart, der weiterhin existierende Verein stadtmobil e.V. auf das Angebot in der Region Stuttgart.

Insbesondere seit Ende der 90er-Jahre setzte ein beschleunigtes Wachstum dieser Verkehrsidee ein; seit 2005 (vgl. Abbildung 1) stieg in Stuttgart die Zahl der Kunden bei der stadtmobil carsharing AG um das 3-fache und die Zahl der Fahrzeuge um das 3,6-fache. Insgesamt expandierte in Stuttgart die Zahl der Kunden dieses Anbieters von 52 im Jahr 1992 auf 6060 Ende März 2015 beziehungsweise von zwei Fahrzeugen 1992 auf 360 Fahrzeuge Ende März 2015. Weitere Fahrzeuge sollen in naher Zukunft vorzugsweise im äußeren Stadtgebiet folgen; in den Innenstadtbezirken limitiert die schwierige Stellplatzsuche die weitere Entwicklung.

Stuttgart ist damit nach Karlsruhe und vor Frankfurt die deutsche Großstadt mit der zweithöchsten Carsharing-Dichte.<sup>5</sup>

Eine besondere Bedeutung hat Carsharing in den Innenstadtbezirken, wo 57 Prozent der Kunden beziehungsweise 58 Prozent der Fahrzeuge der stadtmobil carsharing AG disloziert sind (vgl. Karte 1). Spitzenreiter ist der besonders unter Parkplatzmangel leidende Stadtbezirk West mit 1419 Kunden und 91 Fahrzeugstandorten, gefolgt von Süd mit 1082 Kunden und 56 Fahrzeugstellplätzen sowie Ost mit 610 Kunden und 33 Fahrzeugen; gerade in Ost wurden in den letzten Jahren besonders viele neue Kunden hinzu gewonnen (2011/15: + 24 %). Somit wohnen gut die Hälfte aller Stuttgarter stadtmobil-Kunden (51 %) in diesen drei Innenstadtbezirken. Hier konzentrieren sich exakt die Hälfte aller angebotenen Fahrzeuge;

Karte 1: stadtmobil carsharing AG-Nutzer in Stuttgart 2015

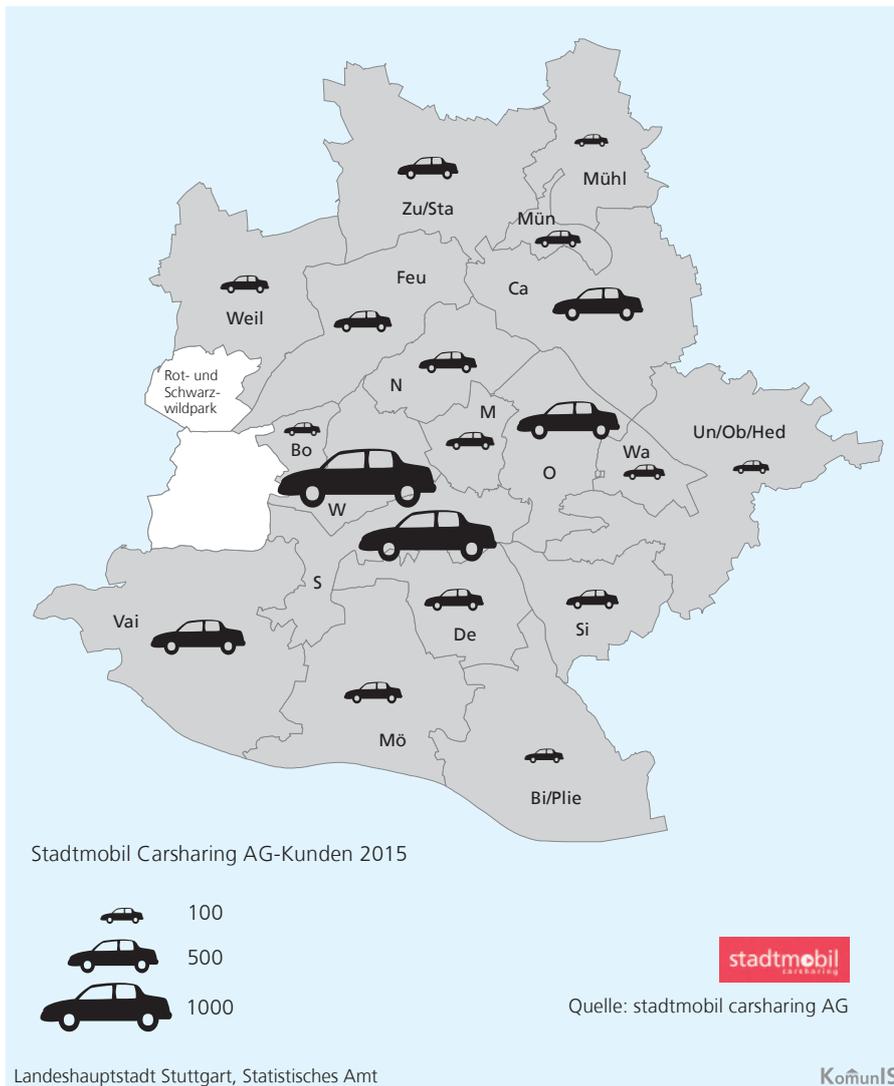
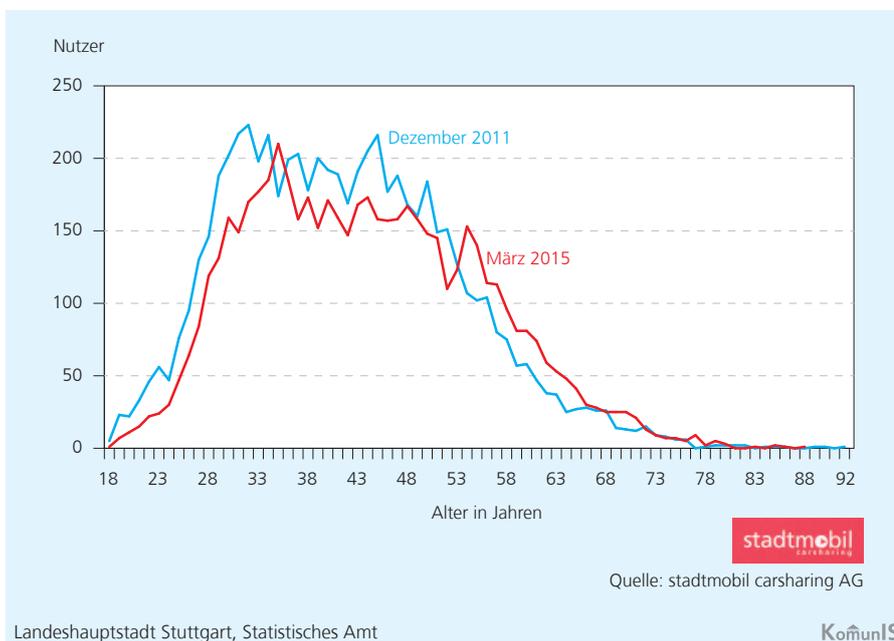


Abbildung 2: Altersverteilung der stadtmobil carsharing AG-Nutzer in Stuttgart 2011 und 2015



die Carsharing-Nutzerquote ist, gemessen an der Einwohnerzahl, hier etwa doppelt so hoch wie im übrigen Stadtgebiet.

Die Wachstumsstrategie von stadtmobil zielt mittelfristig verstärkt in die Region mit neuen Angeboten in Ostfildern, vor allem aber in Ludwigsburg und Esslingen.<sup>6</sup> Insgesamt umfasste das Angebot im März 2015 im Raum Stuttgart 476 Fahrzeuge (darunter 360 in Stuttgart selbst). Dieses soll noch im ersten Halbjahr 2015 auf 510 Fahrzeuge anwachsen.

Auch der zweite große Stuttgarter Carsharing-Anbieter, car2go der Daimler AG (Geschäftsbereich Mobilitätsdienstleistungen der Daimler Financial Services) weitet sein Angebot in Zukunft aus. Beinhaltete das Carsharing-Angebot bislang nur (Elektro-)Smart-Fahrzeuge vor allem für den innerstädtischen Verkehr, so wendet sich das neue Angebot car2go black mit der B-Klasse eher an Kunden für längere Fahrten (auch außerhalb der Stadt) oder mit mehr Platzbedarf (Startflotte 50 Fahrzeuge)<sup>7</sup>. Car2go ist im Unterschied zu stadtmobil ein stationsunabhängiges („flexibles“) Leihangebot, car2go black eine Mischform. Insgesamt hat car2go 520 Autos im Raum Stuttgart mit 45 000 Kunden und ist damit nach dem Fahrzeugangebot der etwas größere Anbieter als stadtmobil.<sup>8</sup>

Ein weiterer wichtiger Anbieter eines stationären Carsharing-Angebots in Stuttgart ist seit 2009 die DB FuhrparkService GmbH (Flinkster) mit 64 Fahrzeugen und rund 8000 registrierten Kunden (laut Firmenangaben, Stand Ende 2014).

### Individueller Nutzen des Carsharings

Parkplatzknappheit und hohe Parkplatzmieten dürften wichtige Motive für Carsharer sein. Nicht zuletzt wirtschaftlich interessant, weil günstiger als das eigene Auto, ist das Carsharing-Angebot dann, wenn man weniger als 12 000 Kilometer pro Jahr mit dem Pkw zurücklegt.<sup>9</sup>

## Wer sind die Nutzer des Carsharings?

Die Nutzer von Carsharing-Angeboten sind jünger als der Bevölkerungsdurchschnitt. Die Kunden der stadtmobil Carsharing AG in Stuttgart sind im Mittel 43,9 Jahre; der Altersdurchschnitt der Stuttgarter Einwohner (ab 18 Jahre) beträgt 48,0 Jahre. Unübersehbar ist freilich, dass die Carsharing-Nutzer älter geworden sind; das Durchschnittsalter der Stuttgarter stadtmobil-Kunden lag 2011 noch bei 41,7 Jahre. Die Altersverteilungskurven 2011 und 2015 (vgl. Abbildung 2) veranschaulichen das Älterwerden der Kundschaft. Die Mehrzahl der Stuttgarter stadtmobil-Nutzer ist im Übrigen männlich (59 %).

Fast alle Carsharer der stadtmobil-Gruppe (95 %) in Stuttgart sind Privatkunden. Carsharer nutzen das Angebot vorwiegend für Einkäufe, Erledigungen oder Besuche; ansonsten legen Carsharing-Teilnehmer laut einer bundesdeutschen verkehrswissenschaftlichen Untersuchung doppelt so viele Fuß- und Fahrradkilometer, fünfmal mehr Bahnkilometer und siebenmal mehr ÖPNV-Kilometer als die übrige Bevölkerung zurück. Nur 22 Prozent der Carsharing-Kunden verfügen über einen Pkw im Haushalt.<sup>10</sup>

Im Rahmen einer Befragung des Bundesverbandes Carsharing e.V. (bcs)

2012 unter stationsbasierten Carsharing-Neukunden des Jahres 2011 hatten 19 Prozent der Befragten mindestens ein eigenes Auto im Haushalt (vor der Carsharing-Teilnahme 43 %); 23 Prozent gaben an, mindestens ein Auto im Haushalt abgeschafft zu haben (Jahresbericht 2012 des bcs).

## Wichtige Kennzahlen des Carsharings

Ein Carsharing-Fahrzeug der stadtmobil carsharing AG in Stuttgart wird rechnerisch von ca. 20 Personen genutzt und ersetzt nach Anbieterangaben fünf bis zehn private Pkw.<sup>11</sup> Deren Fahrzeugflotte substituiert somit in Stuttgart zwischen 2400 und 4800 Pkw. Dies entspricht etwa zwei Prozent des Privat-Pkw-Bestands dieser Stadt. Rechnet man dies um in eine Streckenlänge am Straßenrand für Parkzwecke, ergibt sich für Stuttgart eine Strecke zwischen 9,6 und 19,2 km.

Interessant ist aus stadtplanerischer Sicht, dass jedes Carsharing-Fahrzeug entsprechend auch zwischen fünf und neun Stellplätze beziehungsweise Garagenplätze entbehrlich macht. Allein in Folge des Angebots der stadtmobil carsharing AG sind das stadtwert zwischen 2400 und 4800 Stellflächen; im besonders stellplatzarmen Stuttgarter Westen werden auf diese Weise beispielsweise rund 500 Stellplätze weniger nachgefragt.

## Zusammenfassung

Carsharing ist zweifelsohne seit Jahren ein Trendthema. In den Anfangszeiten waren die Nutzergruppen einerseits umweltbewusste und überzeugte Rad- und ÖV-Nutzer und andererseits pragmatische ÖV-Nutzer, die die wirtschaftlichen Vorteile und das Stellplatzproblem eher im Blickfeld hatten, die typischen Carsharer. Heute sind mit den neuen auf den Markt gekommenen stationsunabhängigen Anbietern insbesondere autoaffine Menschen zur Zielgruppe für Carsharing-Angebote geworden, bei denen es viel seltener vorkommen dürfte, dass sie sich infolge der Carsharing-Nutzung vom eigenen Pkw trennen werden.<sup>12</sup> Auch werden technische Innovationen wie zum Beispiel die Nutzung des Fahrzeugs durch Smartphones (ohne Autoschlüssel), die Verbreitung von Mobilitätskarten oder eine noch bessere Vernetzung mit den Angeboten der anderen Verkehrsträger (ÖPNV, Fahrradverleih) dem Carsharing weitere Wachstumsimpulse geben können. Freilich ist schon heute der entscheidende Engpass in der sehr begrenzten Verfügbarkeit von Parkplätzen für die Carsharing-Fahrzeuge zu sehen. Diskutiert wird deshalb im politischen Raum, Carsharing-Fahrzeuge beim Parken zu privilegieren (z.B. Stellplätze mit Verkehrszeichen wie Taxi-Haltestände).<sup>13</sup>

- 1 Laut Bundesverband CarSharing e.V. sind zum 31.12.2014 insgesamt 1 040 000 Fahrberechtigte (stationsbasierte und stationsunabhängige Angebote) mit 15 400 Fahrzeugen in 490 deutschen Städten und Gemeinden registriert (Pressemitteilung vom 16.3.2015).
- 2 In dieser Reihenfolge sind dies die größten Anbieter (WirtschaftsWoche Nr. 43, 20.10.2014).
- 3 Daneben haben auch VW (Quicar), Ford, Peugeot und Citroën entsprechende Angebote; Neueinsteiger sind Audi, Volvo, Opel und Toyota (Wirtschaftswoche Nr. 43, 20.10.2014).
- 4 Datenblatt Carsharing in Deutschland des bcs (Stand: 1.1.2015).
- 5 Carsharing-Fahrzeuge (stationsbasiert und stationsunabhängig) pro 1000 Einwohner in Städten mit mehr als 50 000 Einwohner (Quelle: bcs, Pressemitteilung vom 10.6.2015); Karlsruhe: 2,15 Carsharing-Fahrzeuge/1000 Einwohner; Stuttgart 1,44 und Frankfurt 1,21.
- 6 Warrlich, Siri: Stadtmobil baut Flotte massiv aus, Stuttgarter Nachrichten vom 23.2.2015.
- 7 Heller, Michael: Daimler weitet das Car2go-Angebot aus, Stuttgarter Zeitung vom 14.11.2014.
- 8 Warrlich a.a.O.
- 9 Modellrechnung der „stadtmobil“-Gruppe (www.stadtmobil.de).
- 10 Maertins, Christian (2006): Die intermodalen Dienste der Bahn: Mehr Mobilität und weniger Verkehr? Wirkungen und Potenziale neuer Verkehrsdienstleistungen. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.
- 11 Der Bundesverband CarSharing e.V. geht von durchschnittlich 4 bis 8 privaten Pkw aus, die ein Carsharing-Fahrzeug ersetzen.
- 12 Maertins a.a.O.
- 13 Kostenloses Parken für Carsharing-Nutzer, FAZ vom 10.1.2015.