



# CarSharing in Deutschland

## Corona-Pandemie

Wie CarSharing die  
Krise übersteht

## Carsharinggesetz

Stand der Umsetzung  
in Bund und Ländern

## Umweltprämie 2.0

Das Mobilitätspaket  
für die Verkehrswende

Der **Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)** ist der Dachverband der deutschen CarSharing-Anbieter. Ziel des Verbandes und seiner Mitglieder ist es, den Autobestand und Autoverkehr zu vermindern und die Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Der bcs fördert CarSharing als moderne Mobilitätsdienstleistung und strebt eine Vernetzung mit dem öffentlichen Nahverkehr an. Der bcs wurde 1998 gegründet.

## Impressum

Bundesverband CarSharing e.V.  
Schönhauser Allee 141 B  
10437 Berlin  
Tel: 030 92 12 33 53  
info@carsharing.de  
www.carsharing.de

V.i.S.d.P.: Gunnar Nehrke  
Gestaltung: Marta Ricci Design | Visuelle Kommunikation  
Titelbild: Ulf Büschleb | Fotografie

# Vorwort

Im Februar 2020 zeigte die neue CarSharing-Statistik des Bundesverband CarSharing e.V. eine Branche im Wachstum. 45 CarSharing-Anbieter waren neu in den Markt eingetreten. 100 neue Orte mit einem CarSharing-Angebot waren hinzugekommen. 25 Prozent mehr CarSharing-Fahrzeuge standen bereit.

Einen Monat später brach die Corona-Pandemie über das Land herein. Und die Buchungszahlen im CarSharing gingen massiv zurück. Anstatt weiter zu wachsen, war die Branche plötzlich mit Kurzarbeit und Flottenverkleinerung beschäftigt. Doch anstatt auf längere Zeit an den Rand verdrängt zu werden, gewann das CarSharing in dieser Krise eine neue Bedeutung: als ein öffentliches Verkehrsmittel, in dem so gut wie keine Infektionsgefahr besteht.

Dass dieser Vorteil von den Nutzer\*innen gesehen wird, zeigt die Entwicklung der Auslastungszahlen im CarSharing. Während leider nach wie vor viele Menschen Busse und Bahnen meiden, nähern sich die Buchungen im CarSharing seit dem Sommer wieder denen des Vorjahres an. Das deutet darauf hin, dass durch CarSharing verhindert werden konnte, dass Menschen, die ihr Auto einst abgeschafft haben, sich in der aktuellen Situation wieder ein neues anschaffen.

Das bedeutet: CarSharing stärkt den ÖPNV und den Umweltverbund, weil es in dieser Krise eine Mobilitätsalternative darstellt, die autofreie Haushalte nicht in den Auto-Besitz zurücktreibt. Sie bleiben dadurch auf lange Sicht der nachhaltigen Mobilität erhalten.

Dennoch, die Corona-bedingten Umsatzverluste versetzten auch der CarSharing-Branche einen schweren Schlag. Insbesondere in kleinen Städten und im ländlichen Raum fürchten viele Anbieter weiterhin um ihre Existenz.

Im Gegensatz zum Öffentlichen Nahverkehr wird CarSharing kaum finanziell gefördert. In Baden-Württemberg wurde ein CarSharing-Rettungsschirm aufgelegt, um die CarSharing-Infrastruktur als Teil des öffentlichen Verkehrssystems zu erhalten. Im Rest des Landes gab es keine branchenspezifische Krisenhilfe.

Der weitere Auf- und Ausbau der CarSharing-Angebote könnte sich aufgrund der Corona-Krise in den kommenden Jahren stark verlangsamen. Gezielte Förderungen des Bundes und der Länder, insbesondere für die CarSharing-Expansion an der städtischen Peripherie, in kleineren Städten und im ländlichen Raum, könnten dies verhindern.

Ob die CarSharing-Statistik im nächsten Februar wieder ein Wachstum zeigen wird, ist völlig offen. Für eine starke nachhaltige Mobilität wäre es wichtig. Gerade jetzt.

*Gunnar Nehrke, Geschäftsführer Bundesverband CarSharing e.V.*





**CarSharing-Rettungsschirm:** Der baden-württembergische Landesverkehrsminister Winfried Hermann übergibt an Gunnar Nehrke, Geschäftsführer des Bundesverband CarSharing e.V., einen symbolischen Scheck.  
Bild: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Paul Gärtner

## Corona-Pandemie: Anbieter, Kund\*innen und staatliche Förderung bringen CarSharing durch die Krise

Die Corona-Pandemie hat die CarSharing-Branche hart getroffen. Die Ausgangsbeschränkungen im März und April 2020 führten dazu, dass die CarSharing-Anbieter Umsatzeinbußen von bis zu 80 Prozent im Vergleich zum Vorjahr hinnehmen mussten.

Die Pandemie traf die CarSharing-Anbieter zu einem Zeitpunkt, an dem in normalen Jahren die Buchungen nach den wirtschaftlich schwächeren Wintermonaten wieder zunehmen. In einer Branche mit insgesamt niedrigen Margen war das ein schwer zu verkraften-



der Schlag. Viele CarSharing-Anbieter fürchteten, in Insolvenz gehen zu müssen.

Trotzdem haben es die meisten Anbieter geschafft, auch während der Ausgangsbeschränkungen ihren Service weitgehend aufrechtzuerhalten. Für sie ist CarSharing ein Teil der Daseinsvorsorge, denn viele CarSharing-Nutzer\*innen besitzen kein eigenes Auto mehr und sind für bestimmte Wege auf das CarSharing angewiesen.

Viele stationsbasierte Anbieter wurden bei den Bemühungen, Fahrzeugstilllegungen und Standort-Schließungen zu vermeiden, von den eigenen Kund\*innen unterstützt. Diese nahmen Solidaritätsbuchungen vor oder übernahmen Patenschaften für be-

drohte CarSharing-Standorte. Das zeigt deutlich, dass CarSharing für viele Haushalte ein wichtiger Teil ihrer Alltagsmobilität geworden ist, an dem sie auch in Krisenzeiten festhalten wollen.

Seit der Rücknahme der Corona-bedingten Ausgangsbeschränkungen steigt die Auslastung der CarSharing-Fahrzeuge wieder an. Zwar ist das Vorjahresniveau noch nicht erreicht, aber die meisten größeren CarSharing-Anbieter sind zurzeit nicht mehr akut in ihrer Existenz bedroht. Die wiederanstiegenden Buchungszahlungen und die starke Solidarität während des Lockdown machen auch Hoffnung, dass die anfangs befürchtete Abwanderung vieler Kund\*innen in den privaten Autobesitz ausbleiben wird.

## CarSharing-Rettungsschirm in Baden-Württemberg setzt bundesweit ein Zeichen

Schwierig ist die Lage nach wie vor für CarSharing-Angebote in kleineren Städten und im ländlichen Raum. Dort werden viele CarSharing-Standorte auch in normalen Zeiten am Rande der Wirtschaftlichkeit betrieben. Viele dieser Standorte sind deshalb noch immer von Fahrzeugreduzierungen oder gar von einer Schließung bedroht.

Die Landesregierung von Baden-Württemberg hat auf diese Situation reagiert. Im Juli 2020 hat sie einen 3,8 Millionen-Euro-starken Rettungsschirm für CarSharing beschlossen. Das Geld steht gezielt für CarSharing-Standorte außerhalb der CarSharing-Kernstädte zur Verfügung. Es fördert mit einem einmaligen Geldbetrag Fahrzeuge an Standorten, die in Folge der wirtschaftlichen Auswirkungen der Co-

rona-Krise geschlossen werden müssten. Anbieter, die diese Hilfe in Anspruch nehmen, müssen sich im Gegenzug verpflichten, geförderte Fahrzeuge für mindestens ein Jahr an ihrem Standort zu erhalten. Ziel ist es, die CarSharing-Infrastruktur im Land als Teil eines nachhaltigen, klimaschonenden öffentlichen Mobilitätsangebots zu sichern.

Dieser CarSharing-Rettungsschirm ist in Deutschland einmalig. Das Land Baden-Württemberg erkennt damit als erstes Bundesland an, dass CarSharing zur systemrelevanten Verkehrsinfrastruktur gehört, die im Interesse des Allgemeinwohls erhalten werden muss. Ein ähnliches Engagement weiterer Bundesländer, insbesondere von Flächenländern, wäre notwendig.

## Die CarSharing-Expansion außerhalb der Großstädte braucht Förderung

Der Bundesverband CarSharing e.V. bewertet die Förderung aus Baden-Württemberg auch als ein Vorbild dafür, wie Bund und Länder in Zukunft dafür sorgen können, dass CarSharing-Angebote schneller und beständiger in die Peripherie der Großstädte, in kleinere Städte und in den ländlichen Raum expandieren.

Bisher müssen CarSharing-Anbieter das hohe wirtschaftliche Risiko, CarSharing abseits der Großstädte und Ballungsräume zu betreiben, selbst tragen. Würden sie dabei unterstützt, CarSharing auch dort zu organisieren, wo ein wirtschaftlicher Betrieb schwie-

rig ist, kann es gelingen, das schon heute weltweit einmalige Netz aus CarSharing-Angeboten flächendeckend auszubauen. Die dafür notwendige Unterstützung könnte beispielsweise durch eine Prämie für die Eröffnung von Car-Sharing-Stationen in nachfrageschwachen Gebieten oder durch die Förderung von Entwicklungs-Partnerschaften zwischen CarSharing-Anbietern und Kommunen gegeben werden. Solche CarSharing-Förderprogramme auf Bundes- oder Landesebene wären ein guter Weg, um während und nach der Corona-Krise mit der Verkehrswende voranzukommen.



CarSharing-Stellplätze können nun amtlich beschildert werden. Bild: Bundesverband CarSharing e.V.

## Carsharinggesetz: Stand der Umsetzung in Bund und Ländern

CarSharing ist ein wichtiger Baustein für eine klimaverträgliche und flächensparsame Mobilität der Zukunft. Anders als der ÖPNV wird das CarSharing aber nicht öffentlich mitfinanziert. Es ist daher wichtig, dass die Kommunen das CarSharing durch Stellplätze im öffentlichen Raum und Parkprivilegien fördern.

Das Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) ermöglicht unterschiedliche Fördermaßnahmen. Für stationsbasiertes Car-

Sharing können reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum eingerichtet werden. Diese werden einzelnen Anbietern unternehmensbezogen auf Basis der Sondernutzung zugewiesen. Für free-floating CarSharing können allgemeine CarSharing-Stellplätze ausgewiesen werden, die dann von allen CarSharing-Fahrzeugen genutzt werden. Außerdem sieht das CsgG verschiedene Parkprivilegierungen für CarSharing vor, etwa die Erlaubnis für das Parken in Bewohnerparkzonen oder den Erlass von Parkgebühren.



Unter allen Fördermaßnahmen kommt den reservierten Stellplätzen für stationsbasiertes CarSharing besondere Bedeutung zu. Denn stationsbasiertes CarSharing hat die mit Abstand höchste verkehrs-entlastende Wirkung, darf aber anders als das free-floating CarSharing nicht ohne besondere Erlaubnis

im öffentlichen Straßenraum bereitgestellt werden. Die Carsharinggesetze des Bundes und der Länder schaffen nun eine einheitliche Rechtsgrundlage, die die systematische Förderung des stationsbasierten CarSharing erlaubt.

## Das Carsharinggesetz des Bundes – eine unendliche Geschichte?

Das Carsharinggesetz des Bundes ist vor drei Jahren am 1. September 2017 in Kraft getreten. Es dauerte nochmals zweieinhalb Jahre, bis im April 2020 auch die notwendigen Änderungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) durch das Bundesverkehrsministerium verkündet wurden. Die dazugehörige Verwaltungsvorschrift zur Umsetzung der StVO steht bis heute aus.

Laut Gesetzestext muss das CsgG bis zum 1. Juli 2021 evaluiert werden. Die von den zuständigen Ministerien bestellten Gutachter haben bereits ihre Arbeit aufgenommen. Es ist bedauerlich, dass das Bundesverkehrsministerium an den Grundlagen für die Umsetzung des eigenen Gesetzes immer noch arbeitet, während die Evaluation bereits läuft.

## Neue Straßenverkehrsordnung regelt Zuordnung von CarSharing-Stellplätzen

Mit der am 28. April 2020 in Kraft getretenen Änderung der StVO wurden folgende Regelungen für CarSharing neu eingeführt:

- CarSharing-Stellplätze können nun amtlich beschildert werden. Für allgemeine und für anbieterspezifisch zugeordnete Stellplätze (auf Basis der Sondernutzung) gelten unterschiedliche Schilder-Kombinationen.
- Durch ein Zusatzschild „CarSharing frei“ kann das Parken von CarSharing-Fahrzeugen jenseits von ausgewiesenen CarSharing-Stellplätzen in Bewohnerparkzonen ermöglicht werden.
- Das Falschparken auf CarSharing-Stellplätzen wird zu einer Ordnungswidrigkeit erklärt und kostet 55 Euro.

- CarSharing-Autos können von der Nutzung von Einrichtungen und Vorrichtungen zur Überwachung der Parkzeit (Parkscheibe, Parkuhr, Parkschein-Automat) befreit werden.

- CarSharing-Fahrzeuge, die Privilegien nach dem CsgG wahrnehmen wollen, müssen mittels einer Plakette eindeutig gekennzeichnet werden. Für die Ausgabe dieser Plaketten durch die Straßenverkehrsbehörden der Länder hat das Bundesverkehrsministerium im August 2020 detaillierte Regelungen veröffentlicht. Der Bundesverband CarSharing e.V. hat daran anschließend eine Empfehlung zur organisatorischen Gestaltung des Verwaltungsprozesses vorgelegt.

## Die Umsetzung des Carsharinggesetzes in den Ländern kommt voran

Aufgrund der föderalistischen Struktur Deutschlands hat der Bund keine Regelungskompetenz, was die Ausweisung von anbieterspezifisch zugeordneten Stellplätzen nach Sondernutzung an Landesstraßen und kommunalen Straßen angeht. Rechtsgrundlage hierfür ist eine landesgesetzliche Regelung. Seit 2018 haben sieben Bundesländer ihre Landesstraßengesetze geändert, um die Umsetzung von zugeordneten CarSharing-Stellplätzen auf allen Straßen zu ermöglichen (Bayern, Baden-Württemberg, Bremen,

Nordrhein-Westfalen, Thüringen, Sachsen und Rheinland-Pfalz). Aktuell laufen Gesetzgebungsverfahren in vier weiteren Ländern (Hessen, Berlin, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern). In Schleswig-Holstein und in Sachsen-Anhalt sehen die Landesregierungen derzeit keinen Bedarf für eine Anpassung der Landesstraßengesetze, da nach ihrer Auffassung die Sondernutzung von den Kommunen ohne Änderung des Landesstraßengesetzes umgesetzt werden kann. In Brandenburg, in Hamburg und

im Saarland steht eine Umsetzung der Regelungen zur Sondernutzung bisher aus.

Da das CarSharing-Angebot und die Wettbewerbssituation in großen Städten eine andere ist als in kleinen und mittleren Kommunen oder im ländlichen Raum, setzen die Flächenländer in ihren Gesetzen

nur einen allgemeinen Rahmen und lassen den Kommunen richtigerweise viele Freiheitsgrade bei der Gestaltung der Zuteilungsverfahren vor Ort. In Stadtstaaten können die Regelungen auf Landesebene detaillierter ausfallen, weil hier Kommune und Land im Hinblick auf die Rahmenbedingungen der CarSharing-Förderung weitgehend zusammenfallen.

## Der Bundesverband CarSharing berät zur Anwendung des Carsharinggesetzes

Der Bundesverband CarSharing e.V. hat 2019 mit finanzieller Förderung des Umweltbundesamtes und des Bundesumweltministeriums einen Leitfaden zur Umsetzung des Carsharinggesetzes (CsgG) veröffentlicht. Der Leitfaden wendet sich in erster Linie an kommunale Verwaltungen und Straßenverkehrsbehörden. Er gibt Hilfestellung, wie die Fördermaßnahmen des

CsgG und die Vorgaben auf Länderebene praktisch umgesetzt werden können. Der Leitfaden wird von uns in regelmäßigen Abständen überarbeitet und aktualisiert. Er ist auf der Homepage [www.carsharing.de](http://www.carsharing.de) abrufbar. Der Bundesverband CarSharing e.V. berät darüber hinaus Städte und Gemeinden auch gern in Einzelgesprächen.

### CarSharing-Schilder

Das CarSharing-Schild wird immer als Zusatzzeichen zu einem weiteren Verkehrsschild verwendet. Mit dem Verkehrszeichen „Parken“ wird es kombiniert, um **nicht zugeordnete CarSharing-Stellplätze** zu kennzeichnen.

Diese Schilderkombination gilt für **anbieterspezifisch zugeordnete Stellplätze** stationsbasierter CarSharing-Fahrzeuge.

Durch ein neu geschaffenes Zusatzschild „CarSharing frei“ wird das Parken von CarSharing-Fahrzeugen jenseits von besonderen **CarSharing-Stellplätzen in eingeschränkten Halteverboten** oder eingeschränkten Halteverbotszonen ermöglicht, auch in Bewohnerparkzonen.



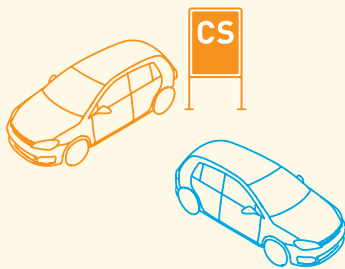


# CarSharing-Statistik

## CarSharing gesamt

<b>Anzahl angemeldete Fahrberechtigte gesamt</b>	<b>2.290.000</b> Rückgang von 170.000 (-6,9%), bedingt durch Zusammenführung Kundendaten car2go/DriveNow (zuvor doppelt angemeldet/nicht neu registriert)
<b>Anzahl Fahrzeuge gesamt</b>	<b>25.400</b> Zuwachs von 5.200 (+25,7%)
<b>Anzahl CarSharing-Anbieter gesamt</b>	<b>226</b> Zuwachs von 45 (+24,9%)

## CarSharing-Markt getrennt nach Varianten



	<b>Stationsbasiertes CarSharing</b>	<b>Stationsunabhängiges CarSharing („Free-floating“)</b>
<b>Anzahl Fahrberechtigte gesamt</b>	<b>710.000</b> Zuwachs von 60.000 (+9,2%)	<b>1.580.000</b> Rückgang von 230.000 (-12,7%), bedingt durch Zusammenführung Kundendaten car2go/DriveNow (zuvor doppelt angemeldet/ nicht neu registriert)
<b>Anzahl Fahrzeuge gesamt</b>	<b>12.000</b> Zuwachs von 800 (+7,1%)	<b>13.400</b> davon 1.020 free-floating Fahrzeuge in kombinierten Systemen* Zuwachs von 4.400 (+48,9%)
<b>Anzahl Stationen gesamt</b>	<b>6.150</b> Zuwachs von 450 (+7,9%)	nicht zutreffend
<b>Städte und Gemeinden mit CarSharing- Angeboten</b>	<b>840</b> Zuwachs von 100 (+13,5%)	<b>17</b> mit reinen Free-floating-Angeboten; weitere 14 Orte mit free-floating Fahrzeugen in kombinierten Systemen*

\*Kombinierte Systeme = Stationsbasierte und stationsunabhängige Fahrzeuge aus einer Hand

## CarSharing-Varianten

Beim **stationsbasierten CarSharing** stehen die Autos möglichst wohnortnah auf festen Stellplätzen. Kund\*innen holen den Wagen dort ab, nach der Fahrt bringen sie ihn dorthin zurück. Nur bei dieser Variante sind Reservierungen mehrere Tage oder Wochen im Voraus möglich. Dies sorgt für eine hohe Berechenbarkeit der Fahrzeugverfügbarkeit. Stationsbasiertes CarSharing ist außerdem die preisgünstigste CarSharing-Variante. Die größten Anbieter (nach Flottengröße) sind stadtmobil, cambio, teilAuto und book-n-drive.

Beim **free-floating CarSharing** stehen die Autos innerhalb eines definierten Geschäftsgebiets zufällig verteilt. Nutzer\*innen orten und buchen sie über das Smartphone. Nach der Fahrt stellen sie den Wagen irgendwo innerhalb des Geschäftsgebiets wieder ab. Bei dieser Variante sind Reservierungen im Voraus nicht möglich. Sowohl die Verfügbarkeit als auch der Standort des Fahrzeugs sind daher schwer vorhersehbar. Free-floating ermöglicht jedoch One-Way-Fahrten innerhalb des Geschäftsgebiets. Die Preise liegen über denen des stationsbasierten CarSharing. Die größten Anbieter sind ShareNow, SIXT share und WeShare.

Seit 2011 haben sich **kombinierte Car-Sharing-Angebote** etabliert, die stationsbasierte und free-floating Fahrzeuge aus einer Hand anbieten. Kombinierte Angebote gibt es beispielsweise von stadtmobil, book-n-drive, teilAuto und cambio. Die Preise orientieren sich meist an den niedrigeren Preisen des stationsbasierten CarSharing.



Ein CarSharing-Auto ersetzt bis zu 20 private Pkw. Bild: Bundesverband CarSharing e.V.

## Die verkehrsentlastende Wirkung des CarSharing

In den vergangenen Jahren wurden mehrere Studien zur verkehrsentlastenden Wirkung des CarSharing veröffentlicht. Die Ergebnisse dieser Studien scheinen auf den ersten Blick heterogen, manchmal auch widersprüchlich zu sein. Insbesondere die Studie share (Öko-Institut, ISOE) und die Analyse des CarSharing in Bremen (team red) kamen im Jahr 2018 zu sich scheinbar widersprechenden Ergebnissen.

Während die Bremen-Studie dem CarSharing-Angebot in der Stadt eine gute verkehrsentlastende Wirkung attestiert und feststellt, dass auf ein CarSharing-Fahrzeug in Bremen jeweils sieben abgeschaffte Pkw in CarSharing-Haushalten entfallen, findet die share-Studie bei Angeboten des free-floating CarSharing in Stuttgart, Köln und Frankfurt (Main) eine negative verkehrsentlastende Wirkung.

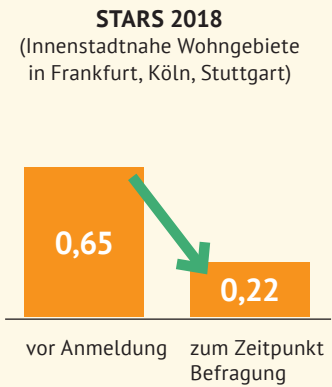
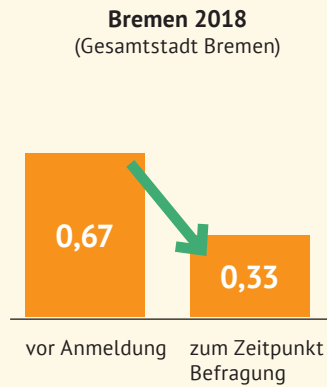


In share sind in allen drei Städten durch das Car-Sharing-Angebot mehr Fahrzeuge auf die Straße gekommen, als parallel in privaten Haushalten abgeschafft wurden. Das Bemerkenswerte ist: Die Untersuchungen widersprechen sich nicht, denn sie haben unterschiedliche CarSharing-Varianten untersucht. Stationsbasiertes CarSharing wirkt anders als free-floating CarSharing.

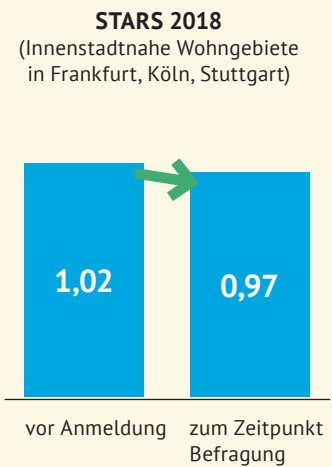
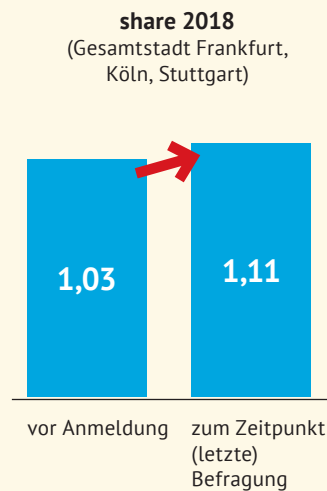
Im Rahmen des EU-Forschungsprojektes STARS haben der bcs und seine europäischen Projektpartner die verkehrsentlastende Wirkung unterschiedlicher CarSharing-Varianten analysiert. In Deutschland wurden Fallstudien in innerstädtischen Wohngebieten der Städte Köln, Stuttgart und Frankfurt (Main) sowie in der Gesamtstadt Frankfurt (Main) durchgeführt.

## Entwicklung der Pkw pro Haushalt in verschiedenen CarSharing-Studien

### Stationsbasiertes CarSharing



### Free-floating CarSharing



## Stationsbasiertes CarSharing führt zur Abschaffung privater Pkw

Die wichtigsten Erkenntnisse der neuen Studien sind: Die größte verkehrsentlastende Wirkung wird durch das stationsbasierte CarSharing erbracht. Die meisten Nutzer\*innen dieser CarSharing-Variante haben kurz vor der Anmeldung oder danach ein oder mehrere private Fahrzeuge dauerhaft abgeschafft. Über 80 Prozent der Nutzer\*innen verfügen über kein

privates Auto mehr im eigenen Haushalt. Der Besitz von Zeitkarten für den Öffentlichen Nahverkehr ist bei diesen Nutzer\*innen mit über 60 Prozent besonders hoch. Die Kund\*innen fahren seit der Anmeldung zum CarSharing häufiger mit Rad, Bussen und Bahnen. Ein Auto wird seltener genutzt.

## Free-floating CarSharing wirkt nur in Kombination mit stationsbasiertem CarSharing verkehrsentlastend

Free-floating CarSharing hat keine oder eine geringe verkehrsentlastende Wirkung. Für die Kund\*innen dieser Angebote ist das CarSharing oft nur eine Ergänzung zum eigenen Auto. Verglichen mit Haushalten, die CarSharing gar nicht nutzen, sind Free-floating-Kund\*innen jedoch multimodaler unterwegs.

Kombinierte CarSharing-Angebote, die stationsbasiertes und free-floating CarSharing aus einer Hand anbieten, kommen wie rein stationsbasierte Angebote auf eine sehr gute verkehrsentlastende Wirkung. Kombinierte Angebote sind demnach ein Weg, auch free-floating CarSharing verkehrsentlastend anzubieten.

## Schlussfolgerungen für kommunale Mobilitätskonzepte

Kommunen sollten die hohe verkehrsentlastende Wirkung des stationsbasierten CarSharing dadurch unterstützen, dass sie reservierte CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einrichten. Dadurch werden diese Angebote für bisherige Nicht-Nutzer\*innen sichtbar. Ziel sollte ein möglichst flächendeckendes Netz wohnortnaher CarSharing-Stationen für stationsbasiertes CarSharing sein.

Mit dem stationsbasierten CarSharing als Basis können zusätzliche Angebote des free-floating CarSharing die Attraktivität des Gesamtangebots für verschiedene Zielgruppen erhöhen. Dort, wo die Varianten bereits parallel zueinander existieren, kann auch die Vernetzung durch Mobility as a Service-Apps die Kombination der Varianten fördern.

---

**Alle aktuellen Erkenntnisse zur verkehrsentlastenden Wirkung des CarSharing hat der Bundesverband CarSharing e.V. jüngst in dem Fact Sheet „Verkehrsentlastung durch CarSharing“ veröffentlicht. Auf [www.carsharing.de](http://www.carsharing.de) steht es zum Download bereit.**





Der Anteil an E-Fahrzeugen im CarSharing ist weit höher als in der deutschen Pkw-Flotte. Bild: teilAuto (Mobility Center)

## E-Mobilität im CarSharing: nachhaltig, aber noch nicht wirtschaftlich

Zum 1. Januar 2020 lag der Anteil an E-Fahrzeugen in der deutschen CarSharing-Flotte bei 18 Prozent. Der E-Anteil im gesamten bundesdeutschen Pkw-Bestand betrug zur gleichen Zeit 0,5 Prozent<sup>1</sup>. CarSharing ist dem Gesamtmarkt, was die Elektromobilität angeht, also ein gutes Stück voraus.

Mit einer raschen vollständigen Elektrifizierung der gesamten deutschen CarSharing-Flotte ist jedoch nicht zu rechnen. Nutzungsvorbehalte der Kund\*innen, fehlende Wirtschaftlichkeit und fehlende Ladeinfrastrukturen sind aktuell die größten Hindernisse, den E-Anteil im CarSharing weiter zu erhöhen.

<sup>1</sup> Kraftfahrt-Bundesamt: batterie-elektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride (Stand 1.1.2020)

## Auch CarSharing-Nutzer\*innen bevorzugen bisher herkömmliche Autos

E-Autos haben in den CarSharing-Flotten nach wie vor eine deutlich schlechtere Auslastung. Sie werden seltener gebucht und dann meist nur für kürzere Fahrten. Die Nutzer\*innen hält die Angst, nicht weit genug mit dem Auto zu kommen, und die mangelnde Erfahrung mit Ladeinfrastrukturen davon ab, sich für ein E-Fahrzeug zu entscheiden.

Aktuelle Nutzungsdaten unserer Mitglieder kommen zu dem Ergebnis, dass Elektroautos in CarSharing-Diensten lediglich 70 Prozent der Jahresfahrleistung von herkömmlichen Autos erreichen. Hinzu kommen Ladeausfallzeiten, sofern tagsüber zwischengeladen werden muss. Hohe E-Quoten sind daher für die meisten CarSharing-Anbieter ein wirtschaftliches Risiko.

Eine aktuelle Studie des ZEW Mannheim<sup>2</sup> stellt fest, dass zwischen 82 und 92 Prozent aller täglich mit Ver-

brennungsmotoren zurückgelegten privaten Fahrten auch mit E-Autos bewältigt werden können. Das gilt selbst bei sehr ungünstigen Annahmen zu Reichweiten und Lademöglichkeiten für die E-Fahrzeuge.

Lange Fahrten mit E-Fahrzeugen bleiben jedoch ein Problem. Denn die begrenzte Reichweite der Fahrzeuge und Schwierigkeiten beim Finden freier Ladesäulen sorgen zurzeit noch für erhebliche Convenience-Nachteile gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Daher setzen die meisten CarSharing-Anbieter momentan auf gemischte Flotten. Denn eine CarSharing-Flotte muss alle Nutzungsszenarien für einen privaten Pkw abbilden, nicht nur solche, die sich mit E-Fahrzeugen bequem bewältigen lassen. Erst dadurch wird das CarSharing zum privaten Pkw konkurrenzfähig und kann die gewünschte verkehrsentlastende Wirkung entwickeln.

## Herausforderung Ladeinfrastruktur: Nutzungskonflikte und fehlende Förderung

Die fehlende Ladeinfrastruktur ist das zweite große Problem für das E-CarSharing. Free-floating Fahrzeuge nutzen heute zumeist öffentliche Ladepunkte. Durch den allgemeinen Zuwachs an E-Fahrzeugen auf den Straßen kommt es hier aber immer öfter zu Nutzungskonflikten, auch da die CarSharing-Fahrzeuge häufig länger als nötig den Ladepunkt blockieren. Eine deutliche Angebotsausdehnung von elektrisch angetriebenen free-floating Fahrzeugen ist ohne einen gleichzeitigen Ausbau der Ladepunkte in den bedienten Gebieten kaum möglich.

Beim stationsbasierten CarSharing beginnt und endet jede Buchung eines Fahrzeugs auf dessen eigenem Stellplatz. Fast immer erfolgt das Laden derzeit an privaten Ladepunkten. Für die Errichtung und den Betrieb der Ladeinfrastrukturen müssen die CarSharing-Anbieter häufig selbst aufkommen. Aktuell gibt es keine Förderung seitens des Bundes oder der Länder. Die neu angedachten Förderprogramme des Bundes zum Ausbau der Ladeinfrastrukturen für das private Laden zuhause und auf Betriebsgeländen

(Laden während der Arbeitszeit der Beschäftigten) lassen das CarSharing bisher außen vor.

Die größte Herausforderung besteht jedoch für das Laden an zugeordneten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum, wie sie im CarSharinggesetz seit 2017 vorgesehen sind. In der Begründung dieses Gesetzes wurde die Hoffnung ausgesprochen, dass die öffentlichen CarSharing-Stellplätze mit einem nennenswerten Anteil umweltfreundlicher Elektrofahrzeuge bestückt werden.

Eine finanzielle Förderung seitens des Bundes oder der Länder für den Aufbau und Betrieb entsprechender Ladeinfrastrukturen an CarSharing-Stationen ist aber bis heute nicht geschaffen worden. Die derzeit geltende Ladesäulenverordnung sowie die Förderrichtlinien schließen eine Förderung aus, da der per Sondernutzung zugeordnete CarSharing-Stellplatz „nicht von einem unbestimmten oder nur nach allgemeinen Merkmalen bestimmbar Personenkreis“ befahren werden kann.

<sup>2</sup> Leibniz-Zentrum für europäische Wirtschaftsforschung, Juni 2020

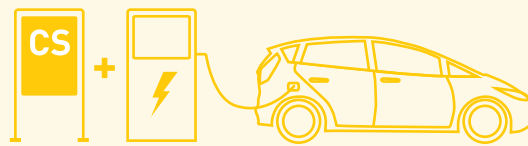
## Ladepunkte an Stellplätzen sollten einen CarSharing-Bonus erhalten

Dass CarSharing-Anbieter einen Ladepunkt auf öffentlichem Grund errichten und betreiben, ist keine Lösung. Zum einen wären die Kosten für den Anbieter immens, zum anderen ist die Sondernutzungsdauer des Stellplatzes auf maximal acht Jahre begrenzt. Es würde zudem den Wettbewerb verzerren, wenn stationsbasierte CarSharing-Anbieter die Kosten der Ladepunkte im großen Maße aus eigener Tasche finanzieren müssten, während Free-floating-Anbieter nur dort Elektrofahrzeuge einsetzen, wo von der öffentlichen Hand eine ausreichende öffentliche Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt wird. Dies würde zudem gerade denjenigen CarSharing-Angeboten schaden, die die größte verkehrs-

entlastende Wirkung erreichen: dem stationsbasierten Car-Sharing.

Die Ladesäulenverordnung sollte deshalb so angepasst werden, dass auch durch Sondernutzung zugeordnete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum finanziert werden können. Fördernehmer sollten vorrangig Kommunen, Stadtwerke oder Energieversorgungsunternehmen sein, da diese die Ladeinfrastruktur auch langfristig nutzen können. Da Ladepunkte an CarSharing-Stellplätzen geringere Erlöse bringen als Ladepunkte im öffentlichen Raum, sollte die Förderung der Ladepunkte einen CarSharing-Bonus beinhalten.

### Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten



	E-Fahrzeuge und Plug-in Hybride in der Flotte	in %
<b>CarSharing gesamt</b>	<b>4.561</b>	<b>18,0 %</b>
<b>davon große free-floating Flotten</b>	<b>3.242</b>	<b>12,8 %</b>
<b>davon andere CarSharing-Anbieter</b>	<b>1.319</b>	<b>5,2 %</b>

Anteil Elektrofahrzeuge im gesamten Pkw-Bestand in Deutschland: 0,50 %  
Quelle: KBA, Stand 01.01.2020





Die Umweltprämie 2.0 könnten alle Menschen in Anspruch nehmen, die sich klimaschonend und effizient fortbewegen wollen.  
Bild: KVR&MVG

## Umweltprämie 2.0: fördert ÖPNV, Radverkehr und geteilte Mobilität

Im Sommer 2020 hat der Bund ein Konjunkturprogramm gestartet, um die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie abzufedern. Das CarSharing als Autobaustein einer nachhaltigen Mobilität in seine Wirtschaftshilfe einzubeziehen, hat der Bund dabei

verpasst. Stattdessen wurde eine Kaufprämie für E-Autos beschlossen.

Autokaufprämien – selbst solche für Elektrofahrzeuge – sind immer ÖPNV- und CarSharing-Verhinderer.

derungsprämien. Denn mit einem Autokauf werden zugleich jene Mobilitätsroutinen der privaten Haushalte verfestigt, die heute eine klimaverträglichere und flächeneffizientere Mobilität verhindern. Autokaufprämien sind daher niemals neutral zum übrigen Verkehrssystem.

Sie schaden den Verkehrsträgern des Umweltverbands erheblich und langfristig. Deswegen darf es keine weitere Förderung des privaten Autokonsums geben. Stattdessen sind Maßnahmen erforderlich, die den Umstieg auf klimaverträgliche und effiziente Verkehrsträger gezielt fördern.

## Umweltprämie 2.0 bringt die Verkehrswende voran

Bund, Länder und Kommunen sind gleichermaßen in der Verantwortung, sowohl auf die Corona-Krise als auch auf die Klima-Krise zu reagieren und Konjunkturmaßnahmen zu entwickeln, die der nachhaltigen Mobilität dienen.

Die Autokauf-Prämie ist beschlossen. Der Bundesverband CarSharing e.V. wünscht sich, dass eine Umweltprämie 2.0 nun zumindest folgt. Diese Umweltprämie 2.0 ist ein Mobilitätspaket, welches eine Jahreskarte für den ÖPNV, ein Fahrtguthaben für Sharing-Dienste sowie einen Zuschuss für den Kauf eines Fahrrads/Pedelecs umfasst. Alle Menschen, die sich klimaschonend und effizient fortbewegen wollen, können sie in Anspruch nehmen.

Die Umweltprämie 2.0 zielt direkt darauf ab, geteilte Verkehrsmittel zu fördern. Für Haushalte, die einen privaten Pkw abschaffen, kann sich der Förderzeitraum verlängern oder der Zuschuss erhöhen.

Die Umweltprämie fördert ein multimodales Mobilitätsverhalten, da nicht nur ein Verkehrsträger vergünstigt genutzt werden kann. Sie setzt einen starken Anreiz zum Umstieg vom Pkw auf nachhaltige Verkehrsmittel und verbindet die Förderung einer dringend notwendigen Mobilitätswende mit einer Förderung der dafür benötigten Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienste. Im Gegensatz zu pauschalen Zuschüssen sind die Unternehmen aber gefordert, ihren Kund\*innen auch eine attraktive Leistung anzubieten, damit diese Menschen nicht wieder in das Auto umsteigen.

Im Gegensatz zu Auto-Kaufprämien bringt die Umweltprämie Vorteile für alle Menschen, da sie nicht nur solche Haushalte adressiert, die sich einen Neuwagen leisten können. Sie entspricht damit dem Prinzip der sozialen Nachhaltigkeit. Die Maßnahme wäre zudem kurzfristig realisierbar und wäre im Vergleich zu langfristigen Infrastrukturinvestitionen sofort wirksam.

## Investitionsprogramm für multimodale Mobilität starten

Eine Umweltprämie 2.0 muss um ein Investitionsprogramm des Bundes und der Länder ergänzt werden, um in ganz Deutschland die Infrastrukturen für eine zukunftsfähige multimodale und klimaverträgliche Mobilität auf- und auszubauen. Attraktive ÖPNV-Angebote müssen auch im ländli-

chen Raum geschaffen werden, der Aufbau eines flächendeckenden Netzes von CarSharing- und Mobilitätsstationen sowie der Ausbau der Lade- und Tankinfrastrukturen für Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb oder Wasserstoffantrieb sollten noch intensiver gefördert werden.

# **Aktuelle** **Publikationen** **des bcs**

Fact Sheet: **Verkehrsentlastung durch CarSharing**

---

Leitfaden **zur Gründung neuer CarSharing-Angebote**

---

Leitfaden **zur Umsetzung der im Carsharinggesetz (CsgG) vorgesehenen Fördermaßnahmen**

---

Fact Sheet: **Wohnen mit CarSharing – umweltfreundliche Mobilität beginnt an der Haustür**

---

Fact Sheet: **Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten – Chancen realisieren, Herausforderungen meistern**

---

Fact Sheet: **CarSharing für gewerbliche Kunden**

---





