



# CarSharing in Deutschland

Mit der  
CarSharing  
Statistik  
2021

**Nationaler Entwicklungsplan CarSharing** CarSharing als Leitbild der Pkw-Mobilität

**Einheitliche CarSharing-Schnittstelle** bcs vereinfacht digitale Vernetzung von CarSharing und ÖPNV

**Kombinierte CarSharing-Systeme** Neues CarSharing-Produkt punktet bei Kund\*innen und Verkehrsentlastung

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.

## **Aktuelle Publikationen des bcs**

---

Unsere Publikationen stehen auf unserer Internetseite [www.carsharing.de](http://www.carsharing.de) zur Verfügung oder können in gedruckter Fassung – auch in mehreren Exemplaren – in der bcs-Geschäftsstelle bestellt werden.

Fact Sheet: **CarSharing in Deutschland**

---

Fact Sheet: **Kombinierte CarSharing Systeme**

---

Fact Sheet: **Verkehrsentlastung durch CarSharing**

---

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

---

Fact Sheet: **Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten**

---

## **Impressum**

Bundesverband CarSharing e.V.  
Schönhauser Allee 141 B  
10437 Berlin  
Tel: 030 92 12 33 53  
[info@carsharing.de](mailto:info@carsharing.de)  
[www.carsharing.de](http://www.carsharing.de)

V.i.S.d.P.: Gunnar Nehrke  
Gestaltung: Marta Ricci Design  
Titelbild: THIRD

# Vorwort

Die Zahlen der CarSharing-Statistik für 2020 zeigen, dass die CarSharing-Branche das erste Jahr der Covid-19-Pandemie besser überstanden hat, als zunächst erwartet. Zwar ist das dynamische Wachstum der Vorjahre in 2020 weitgehend zum Stillstand gekommen, die meisten CarSharing-Stationen und das Fahrzeugangebot konnten aber erhalten werden.

Die Maßnahmen zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie haben sich in zum Teil erheblichen Buchungsrückgängen im CarSharing niedergeschlagen. Besonders durch Schließungen bedroht waren (und sind) CarSharing-Stationen in kleinen und mittleren Städten und im ländlichen Raum. Davon gibt es in Deutschland bereits mehrere Tausend – insbesondere in Baden-Württemberg. Dass es hier nicht bereits zu einem massiven Rückbau des Angebots gekommen ist, ist neben den eigenen Anstrengungen der Anbieter insbesondere auch dem CarSharing-Rettungsschirm der Landesregierung Baden-Württemberg zu verdanken.

Zumindest die Industriestaaten scheinen die Pandemie nun langsam in den Griff zu bekommen. Damit wird der Blick wieder frei für die viel größere Herausforderung – den durch Menschen verursachten Klimawandel. Deutschland als siebtgrößter Verursacher von Treibhausgasemissionen weltweit hat sich nicht nur völkerrechtlich verpflichtet, die Emissionen zu senken. Die Bundesrepublik ist sogar seit dem Urteil des BVerfG grundgesetzlich dazu verpflichtet. Sie hat dafür Ziele gesetzt, aber bisher viel zu wenig klargemacht, was wir tun müssen, um diese Ziele zu erreichen.

Der Verkehr ist einer der Sektoren, in dem viele Beteiligte immer noch so tun, als könnte alles so bleiben, wie es ist – nur eben mit elektrischen Antrieben. Dabei rechnen uns Wissenschaftler\*innen längst vor, dass eine Antriebsumstellung nur gemeinsam mit einer tiefgreifenden Mobilitätswende zu einem klimaneutralen und ressourcenschonenden Verkehrssystem führen kann. Verkehr muss in Zukunft nicht nur elektrisch, sondern auch energieeffizient sein, um sich in das Zusammenspiel aller Sektoren einfügen zu können. Das bedeutet auch: Es muss weniger Pkw-Fahrten geben, möglichst viele Wege müssen mit Verkehrsmitteln des Umweltverbands zurückgelegt werden.

Wir stärken den Klimaschutz, wenn Pkw-Mobilität für möglichst viele Haushalte von der regelmäßigen Gewohnheit zur gezielt eingesetzten Option im Mobilitätsmix wird. CarSharing schafft dafür das geeignete und unverzichtbare Angebot.

Als Bundesverband CarSharing haben wir uns mit unserem zweiten Nationalen Entwicklungsplan CarSharing klar positioniert, was in den kommenden vier Jahren getan werden muss, damit CarSharing einen systemrelevanten Beitrag zum klimaneutralen Verkehr der Zukunft leisten kann. Der neuen Bundesregierung geben wir konkrete Handlungsempfehlungen. Denn wir müssen und wollen endlich vom Wissen zum Handeln übergehen.

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



# bcs legt Nationalen Entwicklungsplan CarSharing für 2021 bis 2025 vor



**So könnten unsere Straßen in Zukunft aussehen:** Pkw sind die Ausnahme, wer ein Auto braucht, nutzt CarSharing. Den freiwerdenden Platz nutzen alle dann sinnvoller. Bild: iStock / AJ\_Watt

Das Automobil wurde in Deutschland erfunden, eines der ersten CarSharing-Unternehmen der Welt wurde 1990 in Deutschland gegründet. Im internationalen Vergleich ist Deutschland heute ein Leitmarkt für CarSharing: In 855 Orten werden mehr als 26.000 CarSharing-Fahrzeuge bereitgestellt. 43 Mio. Bürger\*innen leben bereits heute in einer Gemeinde, in der es mindestens ein CarSharing-Angebot gibt. Gemessen am Gesamtbestand von rund 48 Mio. Pkw ist CarSharing jedoch auch hierzulande immer noch ein Nischen-

produkt. Das muss sich ändern! Die Klimaschutzziele der Bundesregierung sehen im Verkehrssektor „Null-emissionen“ bis zum Jahr 2050 vor. Es bedarf einer Vielzahl abgestimmter Maßnahmen, um das zu schaffen. Ein wesentlicher Baustein einer klimaneutralen Mobilität muss das CarSharing sein. CarSharing ist die einzige Form der Pkw-Mobilität, die sich klimaneutral und flächeneffizient ins Verkehrssystem der Zukunft einfügen kann. Deswegen muss CarSharing für möglichst viele Haushalte zum Normalfall werden.

## **CarSharing als Baustein für den klimaneutralen Verkehr**

Der Pkw dominiert die Mobilität in Deutschland. Das wird nicht so bleiben können, denn der Energie- und Ressourcenbedarf für den Pkw-Verkehr ist hoch – zu hoch für das klimaneutrale Deutschland des Jahres 2050. Pkw-Verkehr in seiner heutigen Form, jedoch mit elektrischen Antrieben, würde so viel Energie verbrauchen, dass wir entweder mehr Windräder aufstellen müssen, als jemals durchsetzbar wären, oder andere Sektoren müssen zugunsten des Verkehrssektors verzichten. Der einzige Ausweg aus diesem Dilemma ist es, die Zahl der Pkw-Fahrten zu reduzieren und möglichst viele Wege auf effizientere Verkehrsmittel zu verlagern, nämlich auf den öffentlichen Personenverkehr, das Fahrrad und

das Zufußgehen. Nur eine Antriebs- und eine Mobilitätswende gemeinsam führen zu einem klimaneutralen Verkehrssystem. Haushalte werden multimodaler unterwegs sein und es wird weniger Pkw-Fahrten als heute geben. Pkw-Besitz wird dadurch immer mehr zur finanziellen Belastung der privaten Haushalte werden, denn Autos werden weiterhin teuer sein, sie kommen aber immer seltener zum Einsatz. In dieser Situation sorgt allein das CarSharing dafür, dass Pkw-Fahrten – wenn sie denn notwendig werden – bezahlbar, sozial verträglich und möglichst überall verfügbar sind. Deswegen müssen wir das CarSharing als Alternative zum Pkw-Besitz möglichst flächendeckend ausbauen.

## **CarSharing ermöglicht lebenswerte Städte**

Kein anderes Verkehrsmittel verbraucht im ruhenden wie im fließenden Verkehr so viel Fläche pro beförderter Person wie der private Pkw. Vor allem in unseren Städten ist eine Neuverteilung des knappen Raums dringend notwendig, um Zufußgehen und Radfahren attraktiver zu machen, den ÖPNV zu stärken und für mehr Lebensqualität zu sorgen. Das Umweltbundesamt sagt, dass für den klimaneutralen und flächeneffizienten Verkehr in der lebenswerten Stadt der Zukunft 150 Pkw pro 1.000 Einwohner\*innen reichen müssen und können. Heute sind es in deutschen Großstädten durchschnittlich rund 450 Pkw.

CarSharing führt zur Abschaffung privater Pkw und trägt zur Reduzierung des Pkw-Bestands bei, weil es die Pkw-Nachfrage verschiedener Haushalte auf weniger Fahrzeuge bündelt. In innenstadtnahen Wohngebieten ersetzt ein CarSharing-Fahrzeug schon heute bis zu 20 private Pkw. Umgerechnet auf die von einem Pkw beanspruchte Parkfläche bedeutet dies, dass jedes CarSharing-Fahrzeug bis zu 99 Meter Straßenkante von parkenden Autos befreien kann – Platz, der dringend gebraucht wird, um Zufußgehen und Radfahren attraktiver zu machen, den ÖPNV zu fördern und mehr Lebensqualität im öffentlichen Raum zu schaffen.

## **Was ist zu tun?**

Notwendig ist ein schneller Ausbau des Angebots, damit CarSharing flächendeckend verfügbar wird und den privaten Autobesitz als Leitprodukt der Pkw-Mobilität ablösen kann. Eine solche schnelle Skalierung können die CarSharing-Anbieter nicht allein schaffen. Deswegen hat der Bundesverband CarSharing e.V. nun

einen Nationalen Entwicklungsplan CarSharing für die Jahre 2021 bis 2025 formuliert. Der Plan erläutert, mit welchen Maßnahmen die Politik dafür sorgen kann, dass CarSharing möglichst schnell für möglichst viele Bürger\*innen verfügbar wird.





Auch bislang vom (ruhenden) Autoverkehr dominierte Straßen können lebenswert werden.  
Bild: Bundesverband CarSharing / THIRD

Die Eckpunkte des Nationalen Entwicklungsplans sind:

## 1. Flächendeckenden Ausbau der CarSharing-Infrastruktur fördern

Mit dem Carsharinggesetz (CsgG) von 2017 hat die Bundesregierung die rechtliche Grundlage für den flächendeckenden Auf- und Ausbau von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum bereits geschaffen. Daran orientierte Landesgesetze haben die Förderung mittlerweile in vielen Bundesländern voll umsetzbar gemacht. Nun gilt es, den Ausbau des CarSharing-Angebots in der Fläche und die Verdichtung des Angebots im städtischen Raum durch eine finanzielle Förderung zu beschleunigen. In allen innenstadtnahen Wohngebieten muss bis 2025 für jeden Haushalt mindestens ein verlässlich verfügbares CarSharing-Angebot in fußläufiger Entfer-

nung (maximal 400 Meter) erreichbar sein. In kleinen und mittleren Städten und im ländlichen Raum muss sich die Zahl der CarSharing-Stationen bis 2025 verdreifachen. Die Förderung der Bundesregierung sollte sich zum einen an Kommunen richten, um den Ausbau der CarSharing-Infrastruktur zu beschleunigen. Notwendig sind hier sowohl CarSharing-Stationen in Wohngebieten als auch Mobilstationen gemeinsam mit dem ÖPNV. Darüber hinaus sollten CarSharing-Anbieter zum anderen eine gezielte Anschubförderung für Fahrzeuge erhalten, die in kleinen und mittleren Städten und im ländlichen Raum stationiert werden.

## 2. Regulative Hindernisse für die CarSharing-Förderung beseitigen

Weiterhin bestehende regulative Hürden, die die CarSharing-Förderung unnötig bremsen, müssen zügig beseitigt werden. Das betrifft zum Beispiel die Vorschrift in § 5 CsgG, dass stationsbasierte CarSharing-Anbieter, die CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum besetzen wollen, in jedem Fall nach Eignungskriterien ausgewählt werden müssen. Dazu gehören auch viele

auf CarSharing bezogene Festlegungen in den Verwaltungsvorschriften zur StVO, die die Umsetzung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum unnötig einschränken. Darüber hinaus sollte auch die Halterhaftung für Sharing-Anbieter neu geregelt werden, die gegenwärtig ein unkalkulierbares rechtliches Risiko darstellt.

## 3. Bessere Rahmenbedingungen für E-CarSharing schaffen

18,5 Prozent der CarSharing-Fahrzeuge in Deutschland sind bereits heute elektrisch angetrieben (zum größten Teil ausschließlich batterie-elektrisch). Im gesamten deutschen Pkw-Bestand liegt der E-Anteil hingegen bei gerade einmal 1,2 Prozent. Die weitere Steigerung des E-Anteils in CarSharing-Flotten kommt jedoch nur langsam voran, weil insbesondere die dafür notwen-

dige Ladeinfrastruktur fehlt. So gibt es beispielsweise immer noch keine Förderrichtlinie für Ladepunkte an CarSharing-Stationen im öffentlichen Raum. Nach dem allgemeinen Grundsatz „Vorrang für das Sharing“ sollte die Bundesregierung auch gezielt die Anschaffung von E-Fahrzeugen für Sharing-Flotten gezielt bezuschussen.

## 4. CarSharing, ÖPNV und andere Sharing-Angebote digital vernetzen

CarSharing ist der Mobilitäts-Baustein, der es dem Umweltverbund ermöglicht, direkt mit dem privaten Pkw zu konkurrieren. Umweltverbund und CarSharing mit digitaler Technik eng zu verzahnen, ist eine unverzichtbare Strategie, um die Dominanz des privaten Pkw zu beenden, ohne die individuelle Mobilität einzuschränken.

Um die Voraussetzungen für eine digitale Vernetzung im gesamten Mobilitätssystem flächendeckend und schnell herzustellen, muss die Bundesregierung alle Betreiber

von Personenbeförderungs- und Mobilitätsdienstleistungen dazu verpflichten, sich bis 2025 einem Vernetzungsstandard für den Austausch von Daten mit multimodalen Buchungssystemen anzuschließen. Verschiedene Vernetzungsstandards für Branchen, Teilbranchen oder Gruppen von Diensten (CarSharing, Bikesharing, Micromobility, On-Demand-Ridesharing etc.) müssen in Zusammenarbeit mit den jeweils betroffenen Stakeholdern bestimmt werden.

## 5. Vorrang für Sharing beim Autonomen Fahren

Alle Verkehrssimulationen zeigen dasselbe: Wenn wir autonome Fahrzeuge genauso nutzen, wie heute private Pkw, dann ist der Verkehrsinfarkt vorprogrammiert. Die hinzukommenden Leerfahrten und die verbesserte Attraktivität autonomer Pkw gegenüber dem ÖPNV lassen sich durch Effizienzgewinne bei der Koordination der einzelnen Fahrzeuge nicht wettmachen.

Zugleich zeigen die Verkehrssimulationen aber auch: Ein mit den Hauptlinien des ÖPNV integriertes System von autonomen On-Demand-Kleinbussen könnte unsere Städte in weitgehend autofreie Lebensräume verwandeln, ohne dabei die Mobilität im Geringsten einzuschränken.

In diesem wünschenswerten Szenario spielt das Car-Sharing eine wichtige Rolle als Mobilitätsangebot für diejenigen Wegezwecke, die das Angebot der Massen- und Gruppentransportmittel des ÖPNV nicht abdeckt. Nur wenn die Pkw-Option im Gesamtsystem ebenfalls verlässlich zur Verfügung steht, können private Haushalte wirklich darauf verzichten, sich selbst autonome Pkw anzuschaffen. Deshalb muss die Bundesregierung schnell in die Erprobung und den Ausbau des autonomen CarSharing als Ergänzung zum autonomen ÖPNV investieren. Autonome Pkw müssen im Sharing verfügbar sein, bevor private Haushalte sich selbst solche Fahrzeuge kaufen können.

## 6. Sharing als neues Leitbild für den motorisierten Individualverkehr

Sowohl das Straßenverkehrsrecht als auch die Förderpolitik der gegenwärtigen Bundesregierung sind vom Leitbild des privaten Pkw-Besitzes geprägt, für den der notwendige Rechtsrahmen bereitgestellt wird und der in regelmäßigen Abständen zum Wohle der Automobilindustrie auch finanziell bezuschusst wird. Privater Autobesitz wird im klimaneutralen Verkehrssystem der Zukunft jedoch für viele Haushalte kein attraktives Konzept mehr sein. Die Bundesregierung muss deshalb im Straßenverkehrsrecht und in ihrer Förderpolitik Sharing als neues Leitbild für Pkw-Mobilität etablieren. Sie muss insbesondere alle Bereiche der Verkehrsgesetzgebung daraufhin überprüfen, wie bestehende Hürden für den Ausbau von Shared Mobility und den Umstieg auf diese Mobilitätsalternativen beseitigt werden können. Alle finanziel-

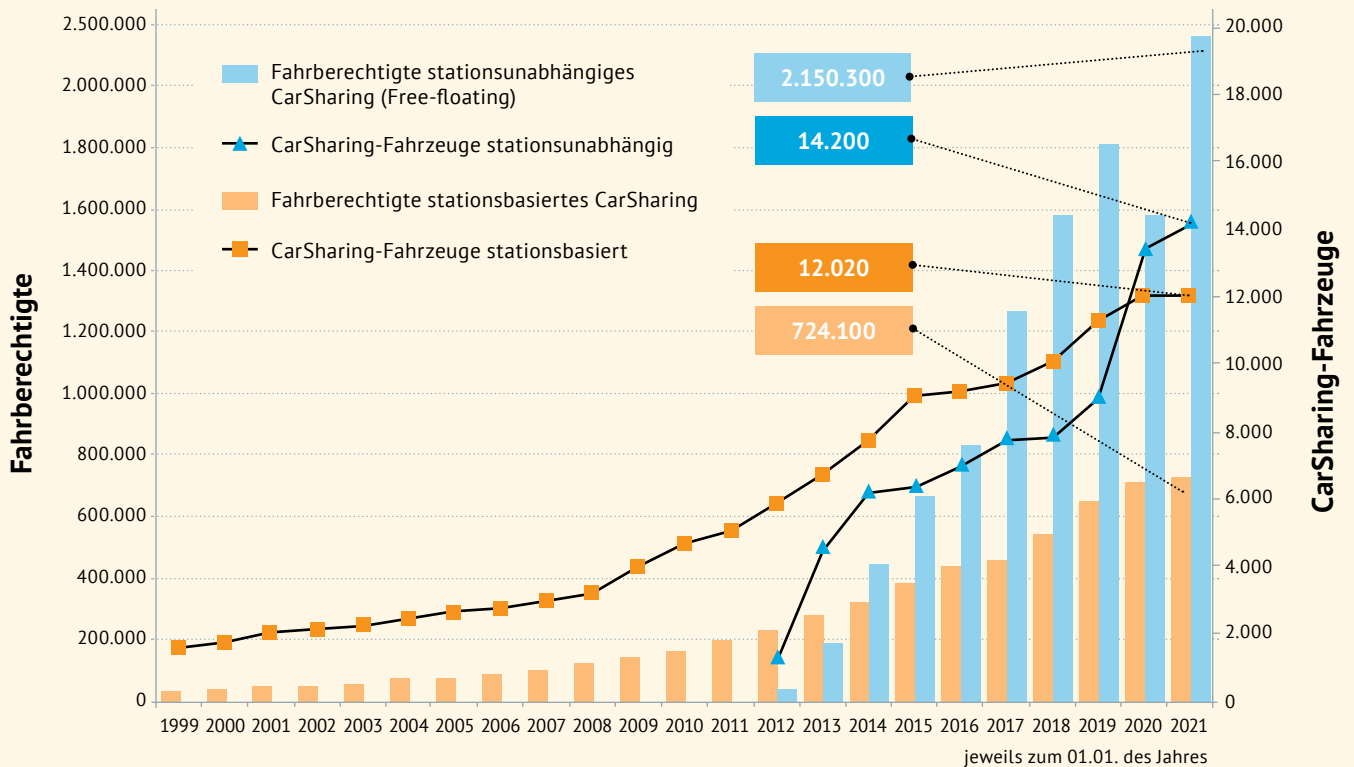
len Förderungen im Verkehrsbereich müssen so gestaltet werden, dass geteilte Mobilität mit Priorität gefördert wird. Wo nötig, müssen neue Förderungen geschaffen werden, etwa für die betriebliche Mobilität.

Die zahlreichen offenen und versteckten Subventionen des privaten Pkw-Besitzes – von der pauschalen Dienstwagenbesteuerung über Diesel-Subventionen bis zur Prämie für die private Anschaffung von E-Autos – müssen zurückgefahren oder Sharing-freundlich umgestaltet werden. Die eingesparten Milliardenbeträge müssen in den Umbau des Mobilitätssystems zurückfließen. Ein Bruchteil der Gesamtsumme würde ausreichen, um die im Nationalen Entwicklungsplan CarSharing beschriebene Förderung umzusetzen.



# CarSharing-Statistik

## Marktentwicklung



Stand: 01.01.2021 Bundesverband CarSharing e.V.

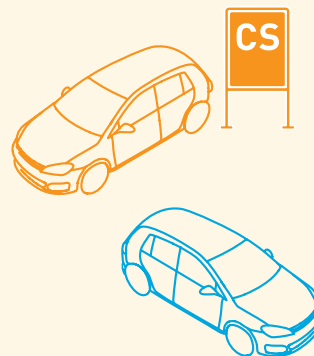
Die Folgen der Covid-19-Pandemie haben sich im Jahr 2020 auch auf das CarSharing in Deutschland ausgewirkt. Der allgemeine Rückgang der Mobilität während der beiden Lockdowns hat bei den CarSharing-Anbietern zu teilweise erheblichen Buchungs- und Umsatzrückgängen geführt. Dennoch kann die Branche eine insgesamt leicht positive Bilanz ziehen. Laut der aktuellen Jahresstatistik des Bundesverbands CarSharing e.V. stagnierte in 2020 sowohl die Zahl der CarSharing-Fahrzeuge als auch die Zahl der Orte mit einem CarSharing-Angebot. Der angesichts der Pandemie eigentlich befürchtete Rückgang der CarSharing-Versorgung konnte bisher abgewendet werden.

Eine erfreuliche Entwicklung gab es bei der Zahl der Nutzer\*innen, diese stieg gegenüber dem Vorjahr um 25,5 Prozent auf jetzt rund 2,9 Mio. angemeldete Fahrberechtigte. Verursacht wird dieser erhebliche Zuwachs vor allem von Neuanmeldungen zum free-floating CarSharing. Dies könnte ein Zeichen dafür sein, dass ÖPNV-Nutzer\*innen im Jahr 2020 pandemiebedingt das CarSharing als sichere Alternative zum ÖPNV wahrgenommen haben und sich CarSharing so in der Krise als multimodale Ergänzung zum öffentlichen Personenverkehr besonders bewährt hat.

## CarSharing-Markt getrennt nach Varianten

	Stationsbasiertes CarSharing	Stationsunabhängiges CarSharing (Free-floating)
<b>Kund*innen</b>	<b>724.100</b>	<b>2.150.300</b>
<b>Fahrzeuge</b>	<b>12.020</b>	<b>14.200</b> davon 1.020 free-floating Fahrzeuge in kombinierten Systemen*
<b>Orte mit CarSharing-Angebot</b>	<b>855</b>	<b>15</b> weitere 20 Orte mit free-floating Fahrzeugen in kombinierten Systemen*
<b>Anzahl CarSharing-Anbieter</b>	<b>223</b>	<b>5</b>

\* Kombiniertes System = Stationsbasierte und free-floating Fahrzeuge aus einer Hand; Kund\*innen werden beim stationsbasierten CarSharing gezählt



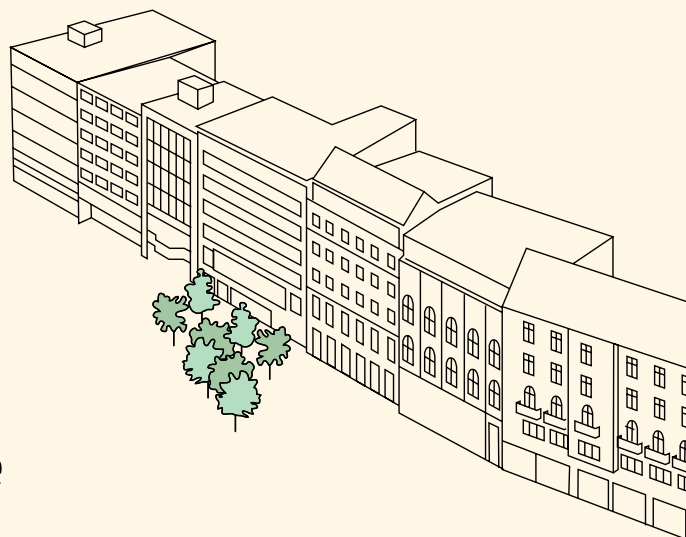
## Die größten Anbieter

(nach Flottengröße)

	Stationsbasiertes CarSharing	Stationsunabhängiges CarSharing (Free-floating)
1.	<b>stadtmobil</b>	<b>ShareNow</b>
2.	<b>cambio</b>	<b>Miles / Sixt share</b>
3.	<b>teilAuto (Mobility Center)</b>	<b>WeShare</b>
4.	<b>book-n-drive</b>	<b>stadtmobil</b>
5.	<b>Greenwheels</b>	<b>book-n-drive</b>

## E-CarSharing

	E-Anteil in Prozent (01.01.2020)	E-Anteil in Prozent (01.01.2021)
<b>Batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in Hybride im deutschen CarSharing</b>	<b>18,0%</b>	<b>18,5%</b>
<b>Batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in Hybride in der Pkw-Flotte national D</b>	<b>0,5%</b>	<b>1,2%</b>



## CarSharing und Ortsgröße

Gemeindegroßenklasse	Anzahl Kommunen mit CarSharing-Angebot	Anteil an allen Kommunen
<b>Großstädte (ab 100.000 Einw.)</b>	<b>78</b>	<b>96,3%</b>
<b>50.000 – 99.999 Einw.</b>	<b>80</b>	<b>72,7%</b>
<b>20.000 – 49.999 Einw.</b>	<b>231</b>	<b>45,2%</b>
<b>unter 20.000 Einw.</b>	<b>466</b>	<b>4,6%</b>
<b>Gesamt</b>	<b>855</b>	<b>7,9%</b>



# StVO-Novelle und Verwaltungsvorschriften werden endlich verabschiedet



Bild: teilAuto

Am 16. April 2021 haben Bund und Länder im Zuge der Verkehrsministerkonferenz ihre Streitpunkte zur StVO-Novelle aus dem vergangenen Jahr ausgeräumt. Eine formale Verabschiedung steht jedoch weiterhin aus.

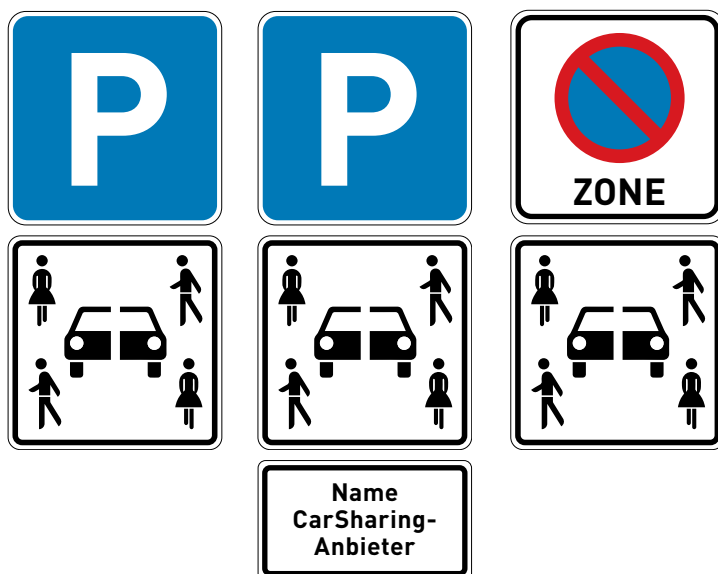
Die neue Straßenverkehrsordnung war eigentlich bereits am 28. April 2020 in Kraft getreten, sie enthielt jedoch einen Formfehler. Die Bundesländer hatten die neuen Regelungen zu den Fahrverboten daraufhin vorerst nicht umgesetzt. In einigen Bundesländern wurde auch die gesamte StVO-Novelle als nichtig angesehen, sodass in der Novelle enthaltene Regelungen

für die Umsetzung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum ebenfalls betroffen waren. Zwar hat das BMVI nun angekündigt, „zügig einen entsprechenden Verordnungsvorschlag auf den Weg zu bringen“, gleichzeitig erklärte Verkehrsminister Scheuer im Anschluss an die Verkehrsministerkonferenz aber, dass über die Verordnung voraussichtlich erst am 17. September im Bundesrat abgestimmt werden soll. Damit ist weiterhin nicht hundertprozentig sicher, ob es der Bundesverkehrsminister „schafft“, die vollständige Rechtsgrundlage für die Umsetzung des CarSharing-gesetzes von 2017 noch in seiner Amtszeit vorzulegen.

## Verwaltungsvorschriften zur StVO bleiben ungenügend

Viel Zeit hat sich das Bundesverkehrsministerium auch mit der Neuformulierung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung gelassen. Sie wird voraussichtlich am 25. Juni 2021 vom Bundesrat beschlossen werden. Die neu gefassten Vorschriften enthalten eine Reihe von Punkten, die der Bundesverband CarSharing in einer Stellungnahme bereits kritisiert hat. So ermöglicht beispielsweise die dort

angegebene Berechnungsformel für die Zahl der CarSharing-Stellplätze in Bewohnerparkzonen nicht die schon heute benötigte Zahl der Stellplätze. Und auch die Hinweise, in welchen Lagen CarSharing-Stellplätze geschaffen werden sollen, entspricht in keiner Weise den sachlichen Anforderungen. Der Bundesrat fordert von der Bundesregierung zeitnah eine weitere Novellierung der StVO und der VwV-StVO.



### CarSharing-Schilder

**Links:** 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.

**Mitte:** Diese Schilderkombination gilt für **anbieter-spezifisch zugeordnete Stellplätze** stationsbasierter CarSharing-Fahrzeuge.

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



# Der CarSharing-Rettungsschirm für Baden-Württemberg zeigt Wirkung



**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

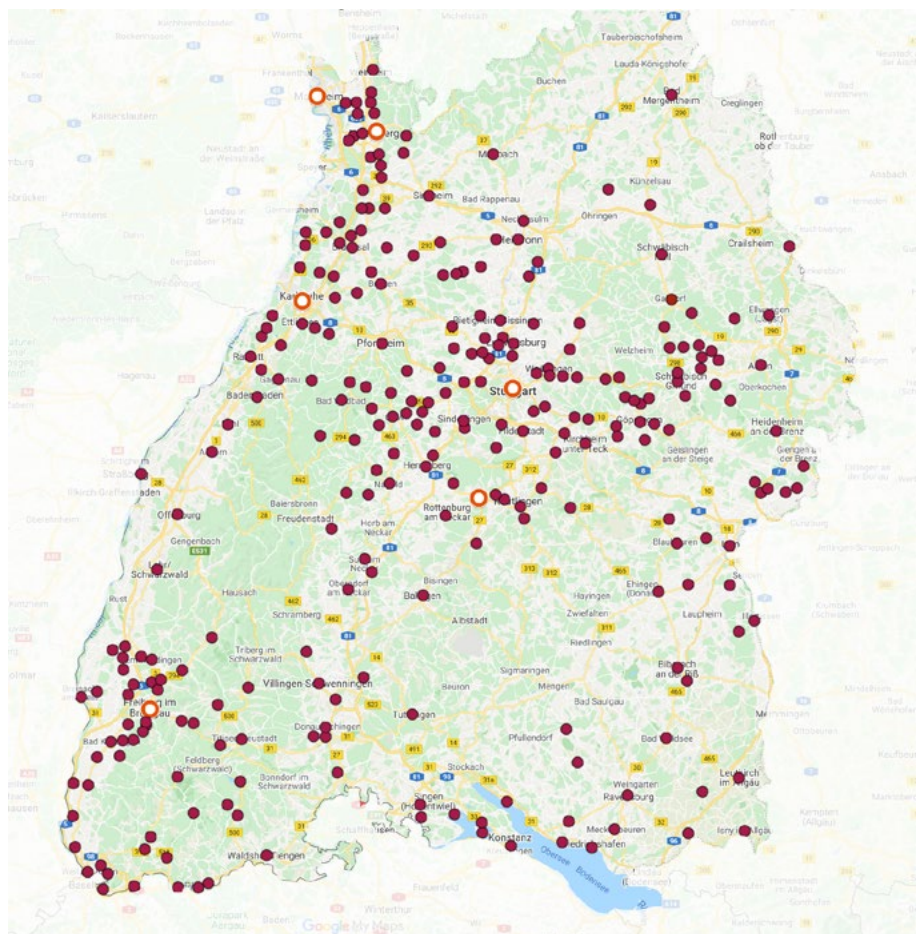


Die Maßnahmen zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie haben sich in zum Teil erheblichen Buchungsrückgängen im CarSharing niedergeschlagen. Da das CarSharing nicht wie der ÖPNV aus Steuermitteln mitfinanziert wird, müssen die Anbieter auf einen starken Rückgang der Nachfrage mit einer Reduzierung des Angebots reagieren. Besonders durch Schließungen bedroht waren (und sind) CarSharing-Stationen in kleinen und mittleren Städten und im ländlichen Raum. Sie sind auch unter normalen Bedingungen häufig nur knapp wirtschaftlich tragfähig, bedingt durch den Lockdown wurden viele Standorte defizitär.

Vor allem in Baden-Württemberg gibt es bereits eine im Ländervergleich einzigartige Anzahl von CarSharing-Standorten in kleinen und mittleren Städten und im ländlichen Raum. Im Juni 2020 hat der bcs deshalb beim Verkehrsministerium in Baden-Württemberg eine Unterstützung für solche Corona-bedingt von Schließungen bedrohte CarSharing-Standorte beantragt. Die Landesregierung Baden-Württemberg hat daraufhin beschlossen, insgesamt 3,87 Mio. Euro bereitzu-

stellen, um CarSharing-Standorte außerhalb der CarSharing-Kernstädte zwölf Monate lang zu stützen. Anbieter, die die Hilfe in Anspruch nahmen, mussten sich im Gegenzug verpflichten, geförderte Fahrzeuge während der Laufzeit der Förderung an ihrem Standort zu erhalten.

Insgesamt wurden in Baden-Württemberg während der Förderperiode 635 CarSharing-Fahrzeuge von 27 verschiedenen Anbietern mit rund 2 Mio. Euro bezuschusst. 448 Standorte in 196 Städten und Gemeinden wurden gestützt. Der CarSharing-Rettungsschirm hat damit einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung des CarSharing-Angebots in der Fläche geleistet. Diese CarSharing-Infrastruktur muss nun nicht mühsam wieder aufgebaut werden, sondern steht sofort für den in den nächsten Jahren benötigten weiteren Ausbau des Angebots zur Verfügung. Die Landesregierung Baden-Württemberg hat zudem einen neuartigen Förderansatz geschaffen, mit dem zukünftig gezielte Anreize für die weitere Verbreitung des CarSharing in der Fläche gesetzt werden können.



**Der CarSharing-Rettungsschirm** hat die Schließung vieler CarSharing-Standorte außerhalb der Ballungsräume verhindern können.

# bcs organisiert einheitliche CarSharing-Schnittstelle für Deutschland

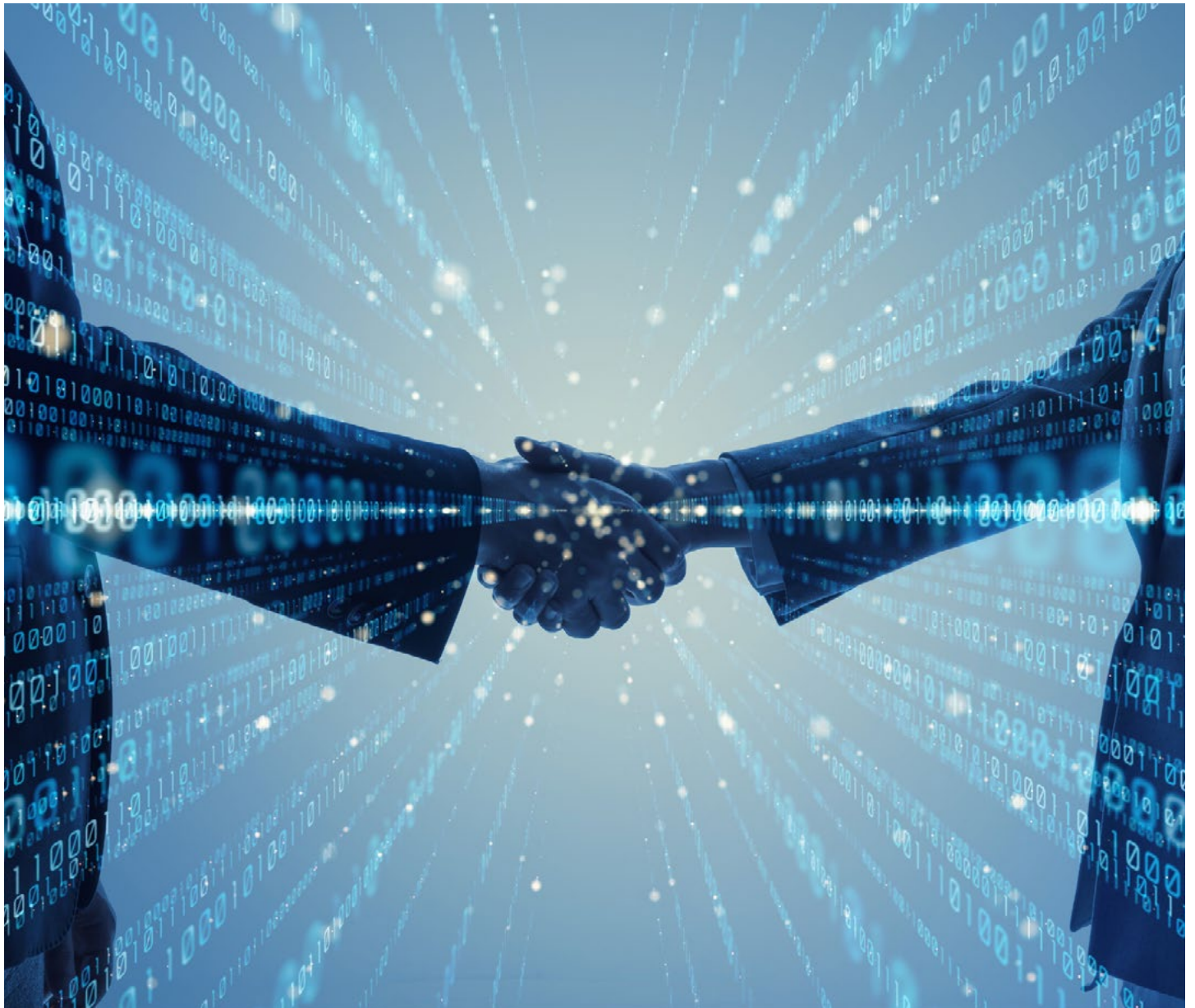


Bild: iStock / metamorworks

Umweltverbund und CarSharing mit digitaler Technik eng zu verzahnen, ist eine unverzichtbare Strategie, um die Dominanz des privaten Pkw zu beenden, ohne die individuelle Mobilität einzuschränken.

Eine nationale Lösung zur digitalen Integration von Umweltverbund und CarSharing war in Deutschland bisher jedoch nicht verfügbar. Denn die existierenden Förderstrukturen sind auf eine Ertüchtigung des ÖPNV fokussiert und haben im Bereich der multimodalen Vernetzung bisher vor allem lokale, technisch nicht kompatible Lösungen geschaffen.

Um die Vernetzung von ÖPNV- und CarSharing-Angeboten voranzutreiben, hat der bcs nun eine Einheitliche CarSharing-Schnittstelle für Deutschland etabliert. Auskunftssysteme von ÖPNV und Mobility-as-a-Service-Anbietern können über diese Schnittstelle Auskünfte über CarSharing-Angebote in ganz Deutschland beziehen. Alle Informationen werden in einer einheitlichen Logik und einem einheitlichen digitalen Format bereitgestellt. Mit der Einheitlichen Schnittstelle schafft die CarSharing-Branche eine nationale Lösung, die die Vernetzung beschleunigen und die Kosten der technischen Umsetzung vor Ort deutlich absenken kann

## Ein Standard für 12.000 CarSharing-Fahrzeuge

Die drei größten Buchungsplattformen für CarSharing in Deutschland, cambio, cantamen und Flinkster, haben vereinbart, die Einheitliche CarSharing-Schnittstelle in ihren Systemen anzubieten. Über die Schnittstellen sind damit Auskünfte zu rund 12.000 CarSharing-Fahrzeugen in ganz Deutschland verfügbar. Die Markt-Abdeckung im besonders verkehrsentlastenden stationsbasierten CarSharing beträgt 90 Prozent, zudem sind Informationen für rund 1.000 free-floating Fahrzeuge verfügbar.

Der bcs lädt weitere in Deutschland aktive CarSharing-Buchungssysteme und CarSharing-Anbieter ein, sich der Initiative anzuschließen.

Die Einheitliche CarSharing-Schnittstelle stellt folgende Auskunftsdaten zur Verfügung: Position der CarSharing-Station, Fahrzeugklassen an der Station, Kontaktmöglichkeiten zum Fahrzeug-Anbieter und seinen Buchungsmöglichkeiten sowie alle für Endkund\*innen notwendigen Informationen zur Fahrzeugverfügbarkeit.

## CarSharing-Anbieter etablieren einheitliche Datenstrategie

Die CarSharing-Anbieter verfolgen unter dem Dach der Einheitlichen Schnittstelle eine gemeinsame Datenstrategie: Alle Daten, die unbedenklich mit anderen Unternehmen geteilt werden können, werden als Open Data zur Verfügung gestellt. Echtzeitdaten, die oft sensible Geschäftsgeheimnisse der einzelnen Anbie-

ter enthalten, werden ebenfalls zur Verfügung gestellt, allerdings dürfen sie ausschließlich für die konkrete Beauskunftung von Endkund\*innen in zuvor definierten Apps und Anwendungen verwendet werden. Das müssen Nutzer\*innen der Einheitlichen Schnittstelle vorher in einer standardisierten Vereinbarung zusichern.

## Einheitliche Schnittstelle wird weiterentwickelt

Die einheitliche CarSharing-Schnittstelle beruht zurzeit auf dem IXSI-Standard (Interface for X-Sharing Information). Der IXSI-Standard wird seit 2014 kontinuierlich an die Fortentwicklung des CarSharing angepasst und befindet sich heute bereits bei mehreren ÖPNV-Unternehmen erfolgreich im Echtbetrieb. In Zukunft werden die Partner der bcs-Initiative weitere Schnittstellen-Stan-

dards bereitstellen. Eine Full-Service-Schnittstelle, die dann auch Buchen und Bezahlen möglich macht, befindet sich in Planung.

Ansprechpartner für alle Informationen zur Einheitlichen CarSharing-Schnittstelle sowie Lizenzgeber für den Schnittstellen-Standard ist der Bundesverband CarSharing e.V.

**Weitere Informationen über die Einheitliche CarSharing-Schnittstelle finden Sie auch auf der Homepage des Bundesverband CarSharing e.V.: <https://carsharing.de/themen/carsharing-schnittstelle>**



# Kombinierte CarSharing-Systeme überzeugen Kund\*innen und Kommunen

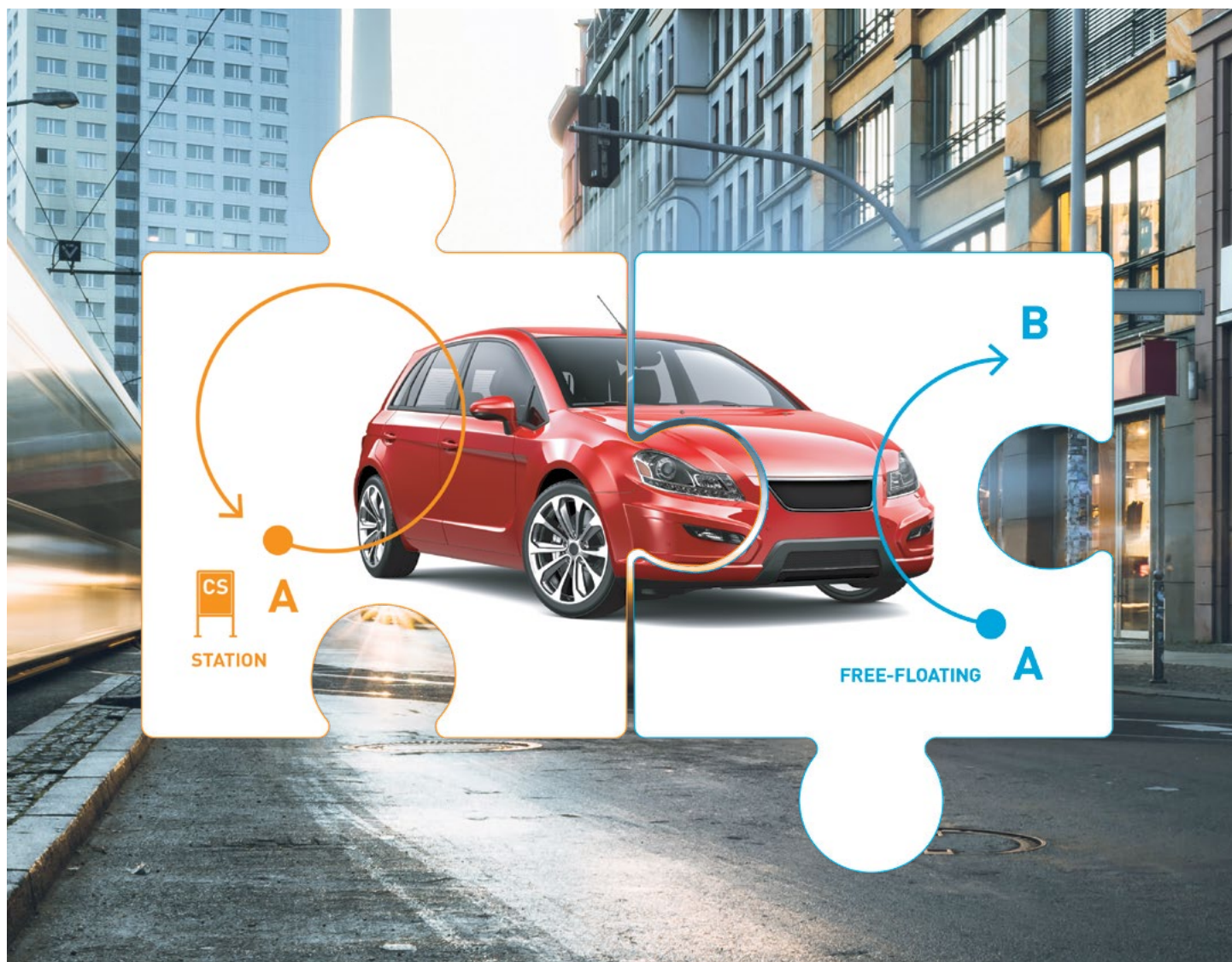


Bild: Bundesverband CarSharing

Das erste kombinierte CarSharing-System weltweit wurde im Jahr 2012 von dem CarSharing-Anbieter stadtmobil in Hannover erprobt. Seitdem setzt sich diese neue CarSharing-Variante mit immer größerer Geschwindigkeit durch. Heute werden kombinierte Systeme in 20 deutschen Städten von verschiedenen Anbietern bereitgestellt. Zum Vergleich: Die ebenfalls relativ neue Variante des free-floating CarSharing wird derzeit in 15 Städten angeboten.

Kombinierte CarSharing-Systeme vereinigen stationsbasiertes CarSharing und free-floating CarSharing in einem Produkt, einem Tarif und einer App. Kund\*innen können vor jeder Fahrt wählen, welche Fahrzeug-Variante am besten zu ihrem jeweiligen Fahrtwunsch passt. Für planbare Anlässe wie Einkaufsfahrten oder

Ausflüge können an den festen Stationen bereits Tage oder Wochen im Voraus Fahrzeuge reserviert werden, die dann zum gewünschten Zeitpunkt am gewünschten Ort zur Verfügung stehen. Spontane Fahrtwünsche können zusätzlich jederzeit mit den free-floating Fahrzeugen abgedeckt werden. Open-End-Buchungen und die Möglichkeit zu One-Way-Fahrten mit free-floating Fahrzeugen bieten dabei zusätzliche Freiheitsgrade. Das kombinierte CarSharing-System ist damit leistungsfähiger als der private Pkw. Durch den einheitlichen Tarif werden free-floating Fahrzeuge in kombinierten Systemen zu den günstigen Preisen des stationsbasierten CarSharing angeboten. Das führt zu einer oft erheblichen Preissenkung gegenüber dem klassischen free-floating CarSharing.

## Kombinierte CarSharing-Systeme wirken stark verkehrsentlastend

Dem stationsbasierten CarSharing wird in verschiedenen Studien durchgängig eine sehr hohe verkehrsentlastende Wirkung bescheinigt. Die entlastende Wirkung des free-floating CarSharing ist hingegen stark umstritten, einige Studien zeigen hier sogar negative Effekte. Erste verkehrswissenschaftliche

Studien zu den kombinierten Systemen belegen, dass diese trotz des Free-floating-Anteils eine ebenso hohe verkehrsentlastende Wirkung haben wie das stationsbasierte CarSharing. Kombinierte Systeme sind offenbar auch ein Weg, um free-floating CarSharing verkehrsentlastend anzubieten.

## Free-floating wird auch in kleineren Städten möglich

Kombinierte CarSharing-Systeme bieten eine verlässliche Fahrzeugverfügbarkeit vor allem auf der Basis des stationsbasierten Angebots. Dadurch kann die Zahl der parallel bereitgestellten free-floating Fahrzeuge begrenzt sein. Diese dienen vor allem der Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des Gesamtangebots für die Kund\*innen. Diese Eigenschaft des kombinierten

Systems macht es möglich, free-floating Fahrzeuge im Rahmen kombinierter Systeme auch in Städten anzubieten, die für die Stationierung reine free-floating Flotte zu klein wären. Und sogar One-Way-Fahrten zwischen verschiedenen Städten einer Region kann der kombinierte Anbieter zulassen, sofern er über CarSharing-Stationen in beiden Orten verfügt.

**Der Bundesverband CarSharing e.V. hat ein Fact Sheet mit allen wichtigen Informationen zu kombinierten CarSharing-Systemen herausgegeben. Sie können es in unserer Geschäftsstelle bestellen oder auf unserer Homepage herunterladen: <https://carsharing.de/kombinierte-carsharing-systeme>.**

# Gesetz zum Autonomen Fahren ermöglicht auch CarSharing- Anbietern den Testbetrieb





Der Bundesrat hat am 28. Mai 2021 den gesetzlichen Rahmen für die Erprobung des Autonomen Fahrens abschließend gebilligt. Fahrerlosen Kraftfahrzeugen der sogenannten Stufe vier wird damit die Möglichkeit eröffnet, dass sie ab dem kommenden Jahr in bestimmten festgelegten Gebieten im Regelbetrieb am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen dürfen. Ein Computer übernimmt dabei die volle Kontrolle über das Fahrzeug, verpflichtend ist aber eine menschliche Aufsicht, die den Betrieb der autonomen Fahrzeuge in einer Leitstelle überwacht und im Notfall eingreift.

Auch für das CarSharing können autonome Fahrzeuge eine bedeutende Weiterentwicklung der Dienstleistung werden. Bis aber autonome Robo-Taxis selbstständig das ganze Stadtgebiet befahren können, werden noch

einige Jahre vergehen. In der Zwischenzeit könnten autonome Fahrzeuge jedoch schon eingesetzt werden, um von einer CarSharing-Station in einem Stadtquartier zu den umgebenden Haushalten zu fahren, die das Auto gebucht haben. Dort können die Kund\*innen einsteigen und das Fahrzeug dann selbst steuern. Für das CarSharing wäre dies ein erheblicher Attraktivitätsgewinn: Das Auto steht direkt vor der Tür bereit, nach der Fahrt kehrt es selbstständig zu seiner Station zurück.

Anders als in vielen anderen Szenarien für Autonomes Fahren, sind bei diesem Anwendungsfall die geringen Geschwindigkeiten der heute verfügbaren autonomen Fahrzeuge kein Problem, denn auf der autonom gefahrenen Wegstrecke wird kein Fahrgast befördert.

## **bcs fordert Vorrang für Sharing beim Autonomen Fahren**

In seinem neuen Nationalen Entwicklungsplan CarSharing fordert der bcs, dass Szenarien, in denen autonome Fahrzeuge im Sharing genutzt werden, von der Bundesregierung mit Priorität gefördert werden. Denn autonome Fahrzeuge verbessern und entlasten den zukünftigen Verkehr nur dann, wenn sie geteilt genutzt werden.

Das wünschenswerte Ziel-Szenario für Städte ist ein mit den Hauptlinien des ÖPNV integriertes System von autonomen On-Demand-Kleinbussen. Auch im ländlichen Raum könnten autonome On-Demand-Kleinbusse in Zukunft eine größere Rolle spielen. Das autonome CarSharing steht in diesem Szenario ergänzend für diejenigen Wegezwecke zur Verfügung, die das Angebot der Gruppen- und Massentransportmittel des ÖPNV nicht abdeckt. Alle Verkehrssimula-

tionen zeigen, dass bei einer solchen Anwendung des Autonomen Fahrens sowohl der Fahrzeugbestand als auch die Verkehrsleistung gegenüber heute deutlich abnimmt. Die Städte werden entlastet, die benötigte Verkehrsfläche sinkt, es gibt deutlich mehr Raum für Lebensqualität.

Anders stellen sich hingegen Szenarien dar, in denen autonome Fahrzeuge so benutzt werden wie heutige Pkw. Hier zeigen die Simulationen eine explodierende Verkehrsleistung, weil Pkw mit ihrem geringen Besetzungsgrad noch dominierender werden und die Zahl der gefahrenen Leerkilometer maximal hoch ist. Solche Szenarien müssen nach Auffassung des bcs vermieden werden, indem alle Förderungen dem Sharing von Anfang an Vorrang beim Autonomen Fahren einräumen.

