



Mit  
CarSharing  
Statistik  
2022

# CarSharing in Deutschland Jahresbericht 2021/2022

Nationaler Entwicklungsplan CarSharing

Wie kommt die Ladeinfrastruktur zum CarSharing-Stellplatz?

Leitfaden zur Umsetzung des CsgG und der Landesgesetze unterstützt Kommunen



# Vorwort

Die im September 2021 neue gewählte Regierungskoalition im Bund hat in ihrem Koalitionsvertrag die Klimaschutzziele für den Verkehr bekräftigt: Ziel ist die vollständige Dekarbonisierung des Mobilitätsbereiches.

Dem Verkehrssektor steht damit bis zum Jahr 2045 eine doppelte Zeitenwende bevor. Die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe wird nach Berechnungen des Umweltbundesamtes maximal 60 Prozent der heutigen Treibhausgasemissionen im Verkehr vermeiden. Eine parallele Mobilitätswende ist ebenfalls notwendig. Im Fokus steht dabei der Pkw: Auch mit emissionsfreien Antrieben wäre der Pkw-Verkehr, wie wir ihn heute kennen, ein untragbarer Energiefresser für das klimaneutrale Deutschland. Fahrrad, Bus und Bahn sowie weitere öffentlich zugängliche und geteilte Mobilitätsdienstleistungen müssen deshalb das Auto als vorherrschendes Verkehrsmittel ablösen.

CarSharing spielt als Werkzeug dieser Transformation eine wichtige Rolle. Im klimaneutralen Verkehrssystem der Zukunft stellt CarSharing den Bürgerinnen und Bürgern Pkw-Mobilität bezahlbar und ressourcenschonend für jene (wenigen) Wege zur Verfügung, für die die effizientesten Alternativen nicht geeignet sind.

Vor diesem Hintergrund ist es eine gute Nachricht, dass das CarSharing in Deutschland mit zweistelligen Zuwachsraten wächst. Zum Stichtag 1.1.2022 wurden in Deutschland 30.200 Fahrzeuge in 935 Städten und Gemeinden für rund 3,4 Millionen Kund\*innen bereitgestellt. Insbesondere ab der zweiten Hälfte des Jahres 2021 fragten Neu- und Bestandskund\*innen CarSharing stark nach. Die Flotten wären noch deutlich mehr ausgebaut worden, wenn Lieferengpässe aufseiten der Fahrzeughersteller dies nicht verhindert hätten.

ÖPNV und CarSharing können gemeinsam die Dominanz des Pkw im Mobilitätssystem durchbrechen. Ziel muss eine lückenlose und flächendeckende Verfügbarkeit von ÖPNV und CarSharing in den Städten sein und eine weiter steigende Verfügbarkeit im ländlichen Raum. Aufseiten des CarSharing braucht es dafür zwei wesentliche Infrastruktur-Voraussetzungen: CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum und eine lückenlose Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur an den CarSharing-Stellplätzen.

Beide Voraussetzungen kann die CarSharing-Branche nur in Zusammenarbeit mit der Politik in Bund und Ländern und in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen schaffen. Für diese Zusammenarbeit und für Maßnahmen auf allen Ebenen hat der Bundesverband CarSharing in den letzten Monaten zahlreiche Vorschläge gemacht. Über das Erreichte und über das, was zu tun bleibt, wollen wir Sie auf den folgenden Seiten informieren. Viel Spaß beim Lesen!

*Gunnar Nehrke, Geschäftsführer Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)*

# Nationaler Entwicklungsplan CarSharing: Auf dem Weg zur Pkw-Mobilität der Zukunft



So könnten unsere Straßen in Zukunft aussehen. Pkw sind die Ausnahme – wer ein Auto braucht, nutzt CarSharing. Bild: Third

In Vorbereitung auf die Bundestagswahl im September 2021 hat der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) einen neuen Nationalen Entwicklungsplan CarSharing für die Zeit bis 2025 formuliert. Er trägt den programmatischen Titel: „Vorrang für das CarSharing im motorisierten Individualverkehr der Zukunft“. Damit macht

der bcs deutlich, dass sich die Vorzeichen der CarSharing-Förderung verändert haben: CarSharing ist nicht nur eine förderwürdige Alternative zum privaten Pkw, CarSharing ist eine unverzichtbare Voraussetzung eines klimaneutralen und ressourceneffizienten Verkehrs in Deutschland.

## Verkehrssektor muss Nullemissionen bis 2045 erreichen

Das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sieht vor, dass die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bis 2030 auf 85 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> verringert werden müssen. Bis 2045 sieht das KSG das Ziel der „Nullemission“ vor. Der Projektionsbericht 2021 der Bundesregierung sagt allerdings voraus, dass allein mit den bisher beschlossenen Maßnahmen das Zwischenziel für 2030 um 41 Millionen Tonnen verfehlt wird. Weitere Maßnahmen werden deshalb unausweichlich sein. Insbesondere der motorisierte Individualverkehr muss im Vergleich zu heute deutlich umgestaltet werden. Das hat zwei Gründe: Mit einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,4 Personen pro Pkw ist dieses Verkehrsmittel besonders ineffizient. Meist benutzt jeweils eine Person auch einen Motor für die Fortbewegung. Das führt dazu, dass der Pkw pro Personenkilometer den mit Abstand höchsten Energieverbrauch aller landgebundenen Verkehrsmittel hat. In Verbindung mit dem extrem hohen Anteil des Pkw an der Ge-

samtverkehrsleistung (78,4 Prozent im letzten Jahr vor der Pandemie) ist hier ein Problem entstanden, dass sich allein durch den Umstieg auf elektrische Antriebe nicht lösen lässt. Der Energieverbrauch des heutigen Pkw-Verkehrs ließe sich aus erneuerbaren Energiequellen nicht ohne massive Nutzungskonflikte mit anderen Sektoren decken.

Das Umweltbundesamt (UBA) geht deshalb davon aus, dass neben der Umstellung auf elektrische Antriebe eine massive Verkehrsverlagerung vom Pkw auf die Verkehrsmittel des Umweltverbands nötig ist. Auf einem Parlamentarischen Abend, den der Bundesverband CarSharing im November 2021 veranstaltete, hat Martin Schmied, Leiter der Abteilung „Verkehr, Lärm und Räumliche Entwicklung“ im UBA, vorgerechnet, dass der Verlagerungsbedarf für den motorisierten Individualverkehr bis zum Jahr 2045 bei etwa 46 Prozent der Verkehrsleistung im Vergleich zu 2010 liegen muss.



**Spannende Diskussion auf dem Parlamentarischen Abend des bcs** am 10. November 2021 zum Nationalen Entwicklungsplan CarSharing mit Moderatorin Hanna Gersmann, bcs-Geschäftsführer Gunnar Nehrke und den Bundestagsabgeordneten Michael Donth (CDU), Mathias Stein (SPD) und Stefan Gelbhaar (Bündnis 90/Die Grünen) (v.l.n.r.; Bild: bcs)

## Erfolgsfaktor: Weniger private Pkw

Um bis spätestens 2045 einen klimaneutralen Verkehr in Deutschland zu haben, müssen Fahrrad, Bus und Bahn und die weiteren öffentlich zugänglichen und geteilten Mobilitätsdienstleistungen das Auto als vorherrschendes Verkehrsmittel ablösen. Pkw-Mobilität darf im Mobilitätsmix möglichst vieler Haushalte nur noch eine Nebenrolle spielen. Für dies Szenario ist CarSharing die

richtige Lösung, denn es bietet – anders als der private Pkw – eine flexible und kostengünstige Pkw-Mobilität, die sich in einen multimodalen Mobilitätsmix hervorragend einfügen kann. Das Umweltbundesamt geht in seinen Szenarien zum Klimaschutz davon aus, dass insbesondere die städtische Pkw-Mobilität spätestens 2045 fast komplett über Sharing abgewickelt werden muss.

## CarSharing-Nutzer\*innen zeigen, wie die Verkehrswende geht

Studien zeigen: CarSharing-Nutzer\*innen legen ihre Wege schon heute deutlich öfter als Autobesitzer\*innen mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurück, obwohl sie Zugang zu einem Auto haben. Bis zu 40 Prozent nutzen öfter Bus und Bahn, bis zu 32 Prozent steigen öfter aufs Rad. Rund 80 Prozent der CarSharing-Kund\*innen haben ihren privaten Pkw bereits ab-

geschafft. Zum Teil kommen auf 1.000 Nutzer\*innen nur noch rund 100 private Pkw. Zum Vergleich: Das Umweltbundesamt geht in seinen Berechnungen davon aus, dass für den klimaneutralen und flächeneffizienten Verkehr in der lebenswerten Stadt der Zukunft pro 1.000 Einwohner\*innen 150 Pkw reichen müssen. Aktuell sind es in den Großstädten etwa 450 Pkw.

## CarSharing hat große (noch ungenutzte) Ausbaupotenziale

Derzeit werden in Deutschland 30.200 Fahrzeuge in 935 Städten und Gemeinden in ganz Deutschland bereitgestellt. Die Zahl der Nutzer\*innen, Fahrzeuge und bedienten Gemeinden wächst seit Jahren – meist mit zweistelligen Zuwachsraten. Die steigende Nachfrage befähigt die CarSharing-Anbieter, ihre Angebote immer mehr auszuweiten und zu verdichten, sodass in den kommenden Jahren mit einer Beschleunigung des Wachstums zu rechnen ist. In Kommunen aller Größe wird CarSharing zudem in den letzten Jahren immer mehr zum festen Bestandteil von Verkehrskonzepten, Sustainable Urban Mobility Plans und Klimaschutzplänen.

Wohin der Ausbau gehen kann – und was noch zu tun bleibt – zeigt sich exemplarisch in Deutschlands CarSharing-Hauptstadt Karlsruhe. Dort werden bereits heute mehr CarSharing-Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner\*innen bereitgestellt als in jeder anderen Stadt Deutschlands. Insgesamt stehen im Stadtgebiet 1.000 stationsbasierte und 250 free-floating Fahrzeuge bereit. Um das Nachfragepotenzial der kommenden vier bis fünf Jahre abzudecken, müssten etwa 500 weitere Fahrzeuge stationiert werden. Das wird ohne einen Ausbau der CarSharing-Infrastruktur im öffentlichen Raum unmöglich sein – denn alle privat anmietbaren Stellplätze im inneren Stadtgebiet sind bereits besetzt. Um dieses Potenzial zu nutzen, muss die Kommune also CarSharing-Stellplätze in erheblichem Umfang planen,

den Anbietern zuteilen und einrichten. Die dafür benötigten Kapazitäten in der Verwaltung fehlen. Dies Problem ist nicht Karlsruhe-spezifisch.

Bundesweit steigt der Bedarf für CarSharing-Stationen im öffentlichen Raum zurzeit schneller, als die Kommunen dies umsetzen können. Das Problem verschärft sich nochmals, wenn zusätzlich zu den Stellplätzen Ladeinfrastruktur für die CarSharing-Fahrzeuge mit geplant und installiert werden muss. Hier müssen Bund und Länder die Kommunen unterstützen: Zusätzliche Verwaltungskapazitäten müssen gefördert, Verfahren vereinfacht und der Ladeinfrastrukturausbau für CarSharing mitfinanziert werden.

Aus bcs-Sicht ist erfreulich, dass die seit Ende 2021 regierende Ampel-Koalition in ihrem Koalitionsvertrag festgeschrieben hat, CarSharing zu fördern. Wie diese Förderung des CarSharing konkret aussehen sollte, hat der bcs zusammen mit seinen Mitgliedern im neuen Nationalen Entwicklungsplan CarSharing formuliert. Darin sagen wir, was zu tun ist und was insbesondere die Bundesregierung dafür in den kommenden Jahren unternehmen muss. Eine positive Auswirkung könnte das „Klimaschutz-Sofortprogramm“ haben, mit dem die Bundesregierung das Klimaschutzgesetz in diesem Jahr überarbeiten möchte. Es könnte zum Beispiel einen nützlichen Baustein liefern, um das E-CarSharing zu fördern.

---

## Was ist zu tun?

Der Nationale Entwicklungsplan CarSharing für die Jahre 2021 bis 2025 zeigt, mit welchen Maßnahmen die Politik dafür sorgen kann, dass CarSharing möglichst schnell für möglichst viele Bürger\*innen verfügbar wird. Die Eckpunkte des Nationalen Entwicklungsplans sind:

### 1. Flächendeckenden Ausbau der CarSharing-Infrastruktur fördern

---

### 2. Bessere Rahmenbedingungen für E-CarSharing schaffen

---

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

---

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

---

### 5. Vorrang für Sharing beim Autonomen Fahren

---

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

Den Nationalen Entwicklungsplan CarSharing 2021 – 2025 gibt es auf der bcs-Homepage zum Download. Eine gedruckte Fassung kann kostenlos über die bcs-Geschäftsstelle bezogen werden.



## Interview

# Wie stadtmobil Stuttgart ein tragfähiges CarSharing-Angebot von der Großstadt ins Umland bringt

**In den Großstädten ist CarSharing als wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell angekommen. Die Erschließung kleinerer Städte und des ländlichen Raums bleibt für die CarSharing-Anbieter jedoch oftmals ein Wagnis. Die geringere Kundendichte macht es dort schwierig, ein wirtschaftliches und attraktives Angebot bereitzustellen. stadtmobil Stuttgart etabliert seit vielen Jahren CarSharing-Standorte erfolgreich auch in den kleinen Städten und Gemeinden rund um Stuttgart. Wie das funktioniert, verraten Ulrich Staehle von stadtmobil Stuttgart und Christof Kircheis vom StadtMobil e.V.**

**Beginnen wir mit einem Blick in die Großstadt. Was sind die wichtigsten Aspekte für ein leistungsstarkes CarSharing-Angebot in Stuttgart?**

**Ulrich:** Die wichtigsten Faktoren sind die Kunden- und Netzdichte sowie die Verfügbarkeit und Auslastung. Insbesondere das Gleichgewicht von Verfügbarkeit und Auslastung ist in der Praxis eine Herausforderung. Denn wenn es viele freie Fahrzeuge gibt, ist zwar der Kunde zufrieden, aber wir als Unternehmen sind dann nicht wirtschaftlich. Es gilt also, eine optimale Auslastung der Fahrzeuge zu haben, ohne zu viele Buchungswünsche unerfüllt zu lassen. Das Erfolgsgeheimnis dabei ist eine möglichst hohe Netzdichte der CarSharing-Stationen.

**Welche Herausforderungen kommen hinzu, wenn wir über CarSharing in kleinen Städten und im ländlichen Raum sprechen?**

**Ulrich:** Im ländlichen Raum ist die Netzdichte die größte Herausforderung. Aufgrund der geringen Nachfrage, insbesondere am Anfang, ist der Aufbau eines Stationsnetzes schwierig. Das bedeutet, dass viele Menschen lange Wege zu den Stationen haben. Und deswegen gewinnen wir in der Anfangsphase meist nur die Menschen, die den ökologischen Aspekt des CarSharing unterstützen. Das ist aber nicht die Masse. Viele Haushalte, die an das eigene Auto gewöhnt sind, empfinden zwei Kilometer Fußweg zu einer CarSharing-Station als eine Zumutung. CarSharing muss deshalb im ländlichen Raum auch die Frage beantworten: Was kann man den Menschen zumuten, sodass sie ihr Verkehrsverhalten verändern? Wie bekommen wir einen ausreichenden Komfortfaktor?

**Christof:** Die komfortable Erreichbarkeit des CarSharing-Autos ist ein sehr relevantes Thema. Am liebsten hätte natürlich jeder Bewohner sein CarSharing-Auto vor der Tür. Das ist mit einer geringen Marktdurchdringung, wo ungefähr nur jeder tausendste Bürger CarSharing nutzt, im ländlichen Raum nicht umsetzbar. Es hat sich gezeigt, dass CarSharing im ländlichen Raum am besten funktioniert, wenn die Stationen an Knotenpunkten des ÖPNV liegen, vor allem an Bahnhöfen. Dort, wo man mit dem ÖPNV, zu Fuß und mit dem Rad die Alltagswege gut erledigen kann, ist das CarSharing auch im ländlichen Raum als Pkw-Alternative interessant.

**Wie kam es zu der Partnerschaft von stadtmobil AG und StadtMobil e.V.?**

**Ulrich:** Ich bin 1997 als Geschäftsführer des Vereins StadtMobil e.V. nach Stuttgart gekommen. Damals hatte der ehrenamtlich tätige Verein neun Carsharing-Fahrzeuge, davon sechs in Stuttgart. In den ersten Jahren hatten der Vorstand des Vereins und ich fast permanent Streit. Der Verein wollte möglichst überall Fahrzeuge bereitstellen, ich wollte unsere geringen Ressourcen auf die Stuttgarter Innenstadt konzentrieren und dort zuerst ein wirtschaftlich tragfähiges Angebot aufbauen.

Im Jahr 2001 gründeten wir aus dem Verein heraus die Aktiengesellschaft. Wir vereinbarten, dass sich die AG auf die Weiterentwicklung des Carsharing Angebots in Stuttgart konzentriert, während der Verein das Angebot in der Region verantwortet und entwickelt.

Gemeinsam haben wir Voraussetzungen dafür definiert, wie ein CarSharing-Angebot in kleinen Städten oder im

ländlichen Raum funktionieren kann. So muss es zum Beispiel eine gewisse Anzahl an Bürger\*innen vor Ort geben, die sich ehrenamtlich für das Thema einsetzen wollen und ein Kreis an potenziellen Erstkunden muss vorhanden sein. Danach haben wir eine konkrete Aufgabenteilung vereinbart: Die stadtmobil AG stellt die CarSharing-Dienstleistung, das Fahrzeug, die App und kümmert sich um Abrechnung und Kundenverwaltung. Der Verein ist für die lokale Sichtbarkeit durch Marketing und Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich. Die Sichtbarkeit ist sehr wichtig, da wir diese im ländlichen Raum insbesondere anfangs nicht durch eine hohe Fahrzeugdichte erreichen können.

### **Wie kann ich mir die konkrete Zusammenarbeit von AG und e.V. vorstellen? Und wer trägt am Ende das wirtschaftliche Risiko?**

**Ulrich:** Der Verein bestellt ein Fahrzeug bei der stadtmobil AG, das mit einer Art Leasingvertrag bereitgestellt wird. Für die CarSharing-Kund\*innen gibt es nach außen hin keine Unterscheidung zwischen AG und Verein. Sie sehen ein einheitliches Produkt mit einheitlichen Preisen und Voraussetzungen.

Der Verein entscheidet eigenverantwortlich, welche Autos und welche Standorte er bedient. Man diskutiert natürlich, profitiert gegenseitig von den Erfahrungen, aber am Ende liegt die Entscheidung beim Verein. Zum Ende des Jahres wird dann abgerechnet. Die Kosten von Fahrzeug und Verwaltung werden dem Verein in Rechnung gestellt und mit den Einnahmen aus den lokalen CarSharing-Fahrzeugen verrechnet. Meistens bleibt ein kleines Plus für den Verein. Dies wäre aber nicht ausreichend, um das, was der Verein an Arbeit in die Vermarktung steckt, regulär zu bezahlen. Der Verein überbrückt diese Finanzierungslücke durch seine ehrenamtliche Arbeit.

**Christof:** Auf Vereinsseite erfolgt natürlich ein Controlling. Wir analysieren genau, welches Fahrzeug wie viel Umsatz pro Jahr macht. Manchmal ziehen wir auch Fahrzeuge wieder ab, weil wir sehen: Es funktioniert leider nicht. Insgesamt sind wir aber sehr erfolgreich. Aus dem Verein heraus bedienen wir mittlerweile 30 Städte und Gemeinden im Umkreis von Stuttgart mit rund 65 Fahrzeugen.

### **Die stadtmobil-Gruppe ist auf Platz drei der zehn größten CarSharing Anbieter in Deutschland. Profitiert man im ländlichen Raum von der Partnerschaft mit einer starken Marke?**

**Christof:** Es hilft es, eine starke Marke nutzen zu können. Allerdings nur in dem Rahmen, in dem Menschen überhaupt affin für das CarSharing sind. Die Gesamtbe-

völkerung kennt sich mit CarSharing-Marken nach wie vor eher nicht aus.

### **Was sind die nächsten Schritte, um das CarSharing im Umland voranzutreiben?**

**Christof:** Elektromobilität sollte ein Thema werden. Die Reichweite des Fahrzeugs und die Verfügbarkeit von Zwischenlademöglichkeiten sind im ländlichen Raum allerdings viel mehr Thema als in der Stadt.

**Ulrich:** In Baden-Württemberg läuft gerade die Diskussion zur öffentlichen Förderung von CarSharing in kleinen Städten und im ländlichen Raum. Das halte ich für sehr wichtig. Wir brauchen eine Verbreitung des CarSharing in der Fläche, parallel zum Ausbau des ÖPNV. Auch in kleinen Städten und im ländlichen Raum müssen wir eine Angebotsqualität anstreben, die die Leute sagen lässt: CarSharing ist hier gut verfügbar, wozu brauche ich einen privaten Pkw? Mit einer öffentlichen Förderung können wir das schneller schaffen. Unser Ziel sollte auch sein, mittel- bis langfristig in immer mehr kleinen Orten weg von der Ehrenamtlichkeit und hin zu einem bezahlten und bezahlbaren CarSharing-Angebot zu kommen.

---

## Über stadtmobil

Als der regionale CarSharing-Anbieter bietet stadtmobil seinen über 13.000 Kund\*innen in der Region Stuttgart mehr als 580 CarSharing-Fahrzeuge an. Die Fahrzeuge stehen dezentral an rund 250 CarSharing-Stationen in 32 Kommunen. Mehr als 160 Stationen befinden sich in verschiedenen Stadtteilen von Stuttgart.



**Ulrich Staehle, Vorstand der stadtmobil Carsharing AG Stuttgart** startete seine CarSharing-Laufbahn rein ehrenamtlich. 1997 wurde er Geschäftsführer des bis heute ehrenamtlich geführten StadtMobil e.V. Stuttgart. Aus dem Verein heraus wurde 2001 die stadtmobil carsharing AG gegründet, deren Vorstand er wurde.



**Christof Kircheis, 1. Vorsitzender des StadtMobil e.V.** ist ein spätberufener Autofahrer. Für ihn sind seine ehrenamtliche Tätigkeit und der Sharing-Gedanke willkommene Abwechslungen vom (Arbeits)alltag, denen er in Böblingen bereits seit elf Jahre nachgeht

# Wie kommt die Ladeinfrastruktur zum CarSharing-Stellplatz?



Bild: my-e-car

Die neue Regierungskoalition im Bund bekräftigt in ihrem Koalitionsvertrag die im Sommer 2021 beschlossenen Klimaschutzziele für den Verkehr für 2030 und 2045. Ziel ist die vollständige Dekarbonisierung des Mobilitätsbereiches. Die dafür notwendigen Entscheidungen will die Bundesregierung in dieser Wahlperiode treffen und die praktische Umsetzung beschleunigen.

Um den Ausstoß von Treibhausgasen im Verkehrssektor innerhalb der kommenden acht Jahre zu halbieren und 2045 die Nullemission zu erreichen, setzt die Bundesregierung insbesondere auf eine Antriebswende im Straßenverkehr. 15 Millionen elektrisch angetriebene Pkw sollen 2030 auf deutschen Straßen fahren.

Voraussetzung für den erfolgreichen Umstieg auf die Elektromobilität ist der Ausbau einer bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Im öffentlichen Raum sollen in acht Jahren eine Million Ladepunkte zur Verfügung stehen. 60 Prozent aller Ladevorgänge werden aber auch dann (laut Entwurf des neuen Masterplans Ladeinfrastruktur) auf privaten Stellplätzen stattfinden.

Für die verschiedensten Anwendungsfälle hat der Bund bereits in der Vergangenheit umfangreiche Förderprogramme zur Errichtung von Ladeinfrastrukturen geschaffen. Ausgerechnet CarSharing-Angebote (und Taxis) können bislang von den bisherigen Ausbaumaßnahmen nicht profitieren. Dies ist deshalb bedauerlich,

weil die Anbieter sehr wohl bereit sind, ihre Flotten weiter zu elektrifizieren.

CarSharing ist ein Vorreiter der Elektromobilität: Zum 1. Januar 2022 lag der Anteil der elektrischen Fahrzeuge an der deutschen CarSharing-Flotte bereits bei 23,3 Prozent. In der nationalen Pkw-Flotte waren zum gleichen Zeitpunkt nur 2,4 Prozent der Pkw elektrisch angetrieben.

Die gute E-Quote wird jedoch von den Anbietern unter schwierigen Bedingungen erreicht:

- Für stationsbasiertes CarSharing gibt es bisher kein tragfähiges Konzept, um die nötige Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zu fördern. Anbieter und Kommunen behelfen sich mit Einzellösungen.
- Das free-floating CarSharing nutzt heute die öffentliche Ladeinfrastruktur mit. Die dadurch resultierenden Nutzungskonflikte mit den Besitzer\*innen privater Pkw werden sich in den nächsten Jahren angesichts des allgemeinen Markthochlaufs an E-Fahrzeugen massiv verstärken, sofern die Bedingungen gleich bleiben.

Die weitere Elektrifizierung der CarSharing-Flotten wird vermutlich in den nächsten Jahren nur noch langsam vorankommen, wenn die Bundesregierung nicht ein eigenständiges Förderkonzept für die Ladeinfrastruktur für CarSharing entwickelt.

## Ladekonzept für stationsbasiertes CarSharing

Grundsätzlich ist es sinnvoller, Fahrzeuge dort zu laden, wo sie für längere Zeit abgestellt sind. Beim privaten Pkw ist dies das Normladen zu Hause, am Arbeitsplatz oder auch auf der Park and Ride-Anlage deutlich kostengünstiger (und auch ressourceneffizienter). Auch CarSharing-Fahrzeuge sollten nach Möglichkeit dort laden, wo sie für die Nutzer\*innen (wohnnah) bereitgestellt werden. Nur so kann CarSharing als klimaverträgliche und ressourcenschonende Pkw-Mobilität zu einem bezahlbaren Preis angeboten werden.

Öffentliche Ladesäulen werden insbesondere für stationsbasiertes CarSharing auf absehbare Zeiten keine Alternative sein, solange die Ladevorgänge deutlich mehr Zeit benötigen als heutige Tankvorgänge von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Nur ein Teil der Kund\*innen wird daher das genutzte Fahrzeug während der Buchung zwischenladen. Gibt es keine Ladein-

frastruktur direkt am Bereitstellungsort des Fahrzeugs, würde das zu vom Anbieter veranlassten Ladevorgängen führen und es würden entsprechend hohe Relocation-Kosten (und zusätzliche Autofahrten) entstehen, um das Fahrzeug zum Ladepunkt und danach wieder zum Bereitstellungsort zu bringen. Diese vermeidbaren Kosten müssten auf die Kund\*innen umgelegt werden.

CarSharing muss und wird weiterwachsen. Damit dies schneller gelingt, stellen die Kommunen zugeordnete Stellplätze im öffentlichen Raum bereit (§ 5 Carsharinggesetz). Das Errichten von Ladesäulen an öffentlichen Straßen ist allein aufgrund der notwendigen Erdarbeiten ungleich teurer als das Montieren einer Wallbox auf einem privaten Hinterhof. Ein CarSharing-Förderkonzept muss diesen Umstand ausreichend berücksichtigen.

## Ladekonzept für free-floating CarSharing

Das Laden von stationsungebundenen CarSharing-Fahrzeugen kann zukünftig nur noch zum Teil an öffentlich zugänglichen Ladepunkten erfolgen. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Ladesäulenausbau in Innenstadtbereichen nicht synchron mit dem Zuwachs an E-Fahrzeugen erfolgt. Wie beim stationsbasierten CarSharing werden die Nutzer\*innen die Fahrzeuge nicht während der Buchungszeit zwischenladen, sondern im besten Fall zum Ende der Buchung an der Ladesäule abstellen. Ob die nächsten Nutzer\*innen das Fahrzeug zeitnah nach Ende des Ladevorgangs von der Ladesäule entfernen, kann vom Anbieter nicht vorhergesehen werden. Dadurch entstehen aber weitere Kosten, zum Beispiel Blockier-Gebühren oder Bußgelder.

Für free-floating CarSharing-Fahrzeuge können Schnellladepunkte an nicht zugeordneten CarSharing-Stellplätzen (§ 3 Carsharinggesetz) eine Lösung sein, auch um Nutzungskonflikte mit privaten Pkw-Besitzern zu vermeiden.

Die Förderbedingungen müssen dabei berücksichtigen, dass diese Stellplätze ähnlich wie Taxistandplätze von verschiedenen Anbietern angefahren werden.

Auch die Errichtung von Ladeinfrastrukturen an Stellplätzen für die gemeinschaftliche Pkw-Nutzung benötigt finanzielle Unterstützung durch den Bund. Gesamtwirtschaftlich ist das Laden am CarSharing-Stellplatz sinnvoll: In Deutschland teilen sich gegenwärtig durchschnittlich zwischen 60 und 160 Nutzer\*innen ein CarSharing-Auto. In Bezug auf den Ressourceneinsatz ist CarSharing deutlich effizienter als der private Pkw. Auch die Kosten der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge könnte um ein Vielfaches gesenkt werden, wenn mehr Haushalte vom privaten Pkw auf CarSharing umsteigen und so insgesamt weniger Fahrzeuge geladen werden müssen.

## Ausbau der Ladeinfrastruktur für CarSharing: Die Maßnahmen

Ein eigenständiges Förderkonzept für die Ladeinfrastruktur für CarSharing sollte folgende Maßnahmen beinhalten:

- **Förderung der Erschließung** aller Mobilstationen und CarSharing-Stationen im öffentlichen Raum mit Stromnetz-Anschlüssen für mobilitätsbezogene Ladeinfrastruktur. Als Station gilt jeder eigenständige Bereitstellungsort für CarSharing oder jede multimodale Mobilitätsstation mit 1 bis n CarSharing-Stellplätzen nach § 5 Carsharinggesetz. Fördernehmer sind Kommunen oder Stromnetzbetreiber. Gefördert wird die Erschließung von CarSharing-Stationen mit einem Stromnetzanschluss, der die Installierung von 1 bis n Ladepunkten für Normalladen ermöglicht. Die Förderung beträgt 75 Prozent der Erstellungskosten des Stromnetzanschlusses und maximal 20.000 Euro pro Station.

- **100 Prozent Förderung der Erstellung von Normalladepunkten an CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum** für stationsbasiertes CarSharing. Das entsprechende Förderprogramm kann explizit auf Ladeinfrastruktur für CarSharing begrenzt sein, da die Förderung geteilter Pkw-Nutzung in besonderem öffentlichem Interesse ist. Bereits in der Begründung zum Carsharinggesetz des Bundes wird die Hoffnung ausgedrückt, dass dieses Gesetz auch die Förderung der Elektromobilität erleichtert. Fördernehmer können

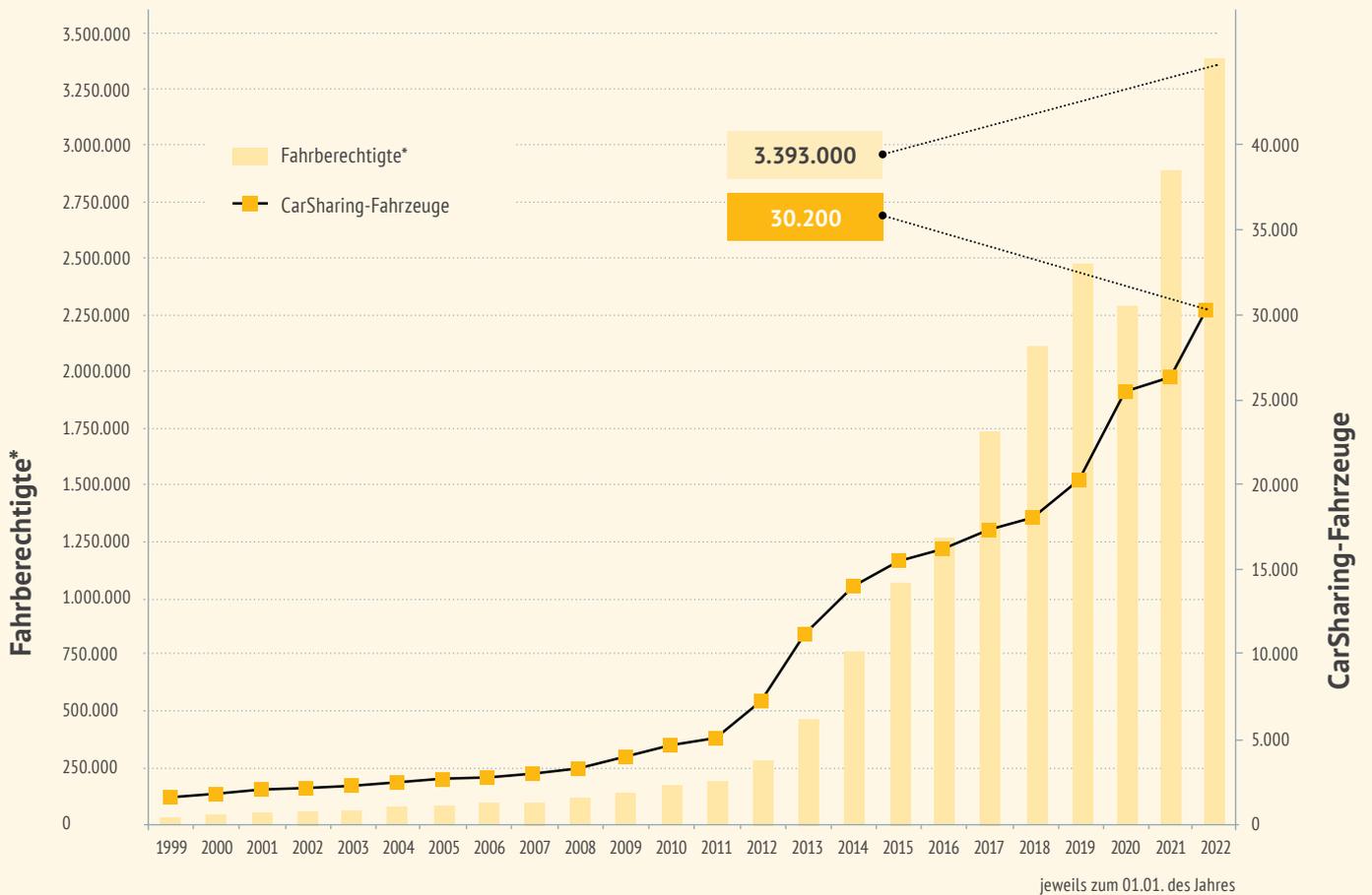
Kommunen, Stromnetzbetreiber, Ladesäulenbetreiber, Stromanbieter oder CarSharing-Anbieter sein. Den Betreibern der Ladeinfrastruktur wird eine Stromabgabe an den CarSharing-Anbieter zu marktüblichen Preisen über eine Mindestlaufzeit von acht Jahren als Bedingung der Förderung auferlegt.

- **Förderung der Erstellung von Schnellladesäulen an nicht zugeordneten CarSharing-Stellplätzen** nach § 3 Carsharinggesetz in innerstädtischen Lagen mit 200.000 Euro pro Ladesäule (inklusive Netzanschluss an Mittelspannungsnetz).

- **Weiterentwicklung des KfW-Zuschusses 441** für nicht öffentlich zugängliche Stellplätze auf privaten Flächen **um eine gesonderte CarSharing-Komponente**. Die De-minimis-Regelung sollte für CarSharing-Angebote entfallen. Die Kosten für Wallbox/Ladesäule inklusive Errichtung und Anschluss werden zu 100 Prozent gefördert.

# CarSharing-Statistik

## Marktentwicklung



\* Nicht überschneidungsfrei – Fahrberechtigte, die sich bei mehreren Anbietern angemeldet haben, werden mehrfach gezählt.  
Stand: 01.01.2022 Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)

CarSharing ist in Deutschland so beliebt wie nie zuvor. Neben Zuwächsen bei den registrierten Nutzer\*innen ist auch die Zahl der Orte, in denen CarSharing bereitgestellt wird, im vergangenen Jahr deutlich gestiegen. Die Anbieter haben ihre Flotten erheblich ausgebaut.

Zum Stichtag 1. Januar 2022 gibt es 243 CarSharing-Anbieter in Deutschland. An 935 Orten stellen sie ihre Autos zum Teilen zur Verfügung. Rund 3,4 Millionen Kund\*innen sind registriert. Das sind 18 Prozent mehr

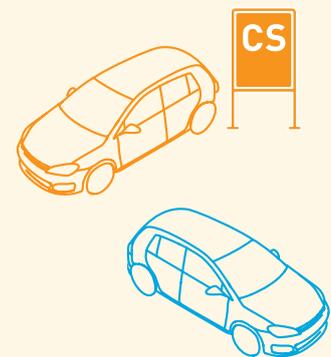
als im Vorjahr. Den Kund\*innen stehen 30.200 CarSharing-Fahrzeuge zur Verfügung. Gegenüber dem Vorjahr ist die deutsche CarSharing-Flotte um 15,2 Prozent gewachsen. Sowohl die stationsbasierten und kombinierten CarSharing-Anbieter als auch die Anbieter von reinem free-floating CarSharing sorgen für die positive Marktentwicklung. Stationsbasierte und kombinierte Systeme bleiben die Treiber der Verbreitung des CarSharing in der Fläche. Reine Free-floating-Angebote wachsen stark in den Metropolen.

## CarSharing-Markt getrennt nach Varianten

	Stationsbasiertes CarSharing und kombinierte Systeme**	Stationsunabhängiges CarSharing (Free-floating)
<b>Fahrberechtigte*</b>	<b>789.000</b>	<b>2.604.000</b>
<b>Fahrzeuge</b>	<b>14.300</b> davon 1.200 free-floating Fahrzeuge in kombinierten Systemen**	<b>15.900</b>
<b>Orte mit CarSharing-Angebot</b>	<b>934</b> davon 23 Orte mit kombinierten Systemen**	<b>34</b> davon 17 Orte Einzelstandorte oder Gewerbegebiete
<b>Anzahl der CarSharing-Anbieter</b>	<b>239</b>	<b>4</b>

\* Nicht überschneidungsfrei – Fahrberechtigte, die sich bei mehreren Anbietern angemeldet haben, werden mehrfach gezählt.

\*\* Kombiniertes CarSharing = stationsbasierte und stationsunabhängige Fahrzeuge aus einer Hand



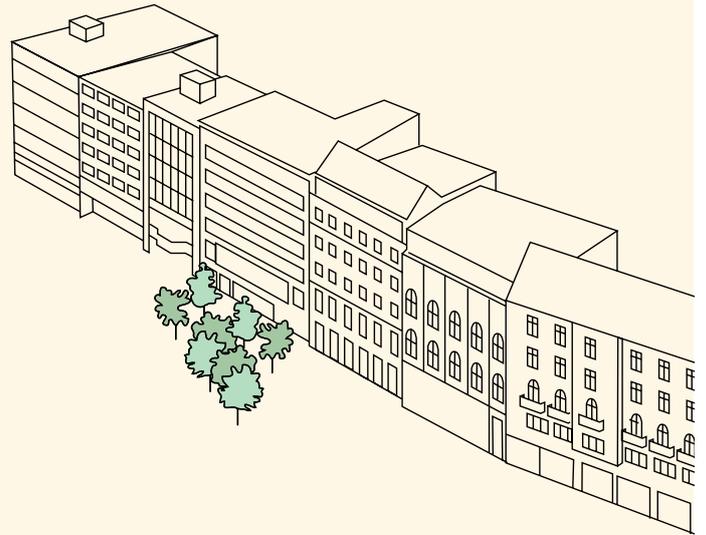
## Die größten Anbieter

(nach Flottengröße)

	CarSharing-Anbieter	CarSharing-Variante
1.	<b>ShareNow</b>	<b>Free-floating</b>
2.	<b>Miles</b>	<b>Free-floating</b>
3.	<b>stadtmobil</b>	<b>Kombiniert*</b>
4.	<b>Sixt share</b>	<b>Free-floating</b>
5.	<b>WeShare</b>	<b>Free-floating</b>
6.	<b>cambio</b>	<b>Kombiniert*</b>
7.	<b>teilAuto (Mobility Center)</b>	<b>Kombiniert*</b>
8.	<b>book-n-drive</b>	<b>Kombiniert*</b>
9.	<b>scouter</b>	<b>Stationsbasiert</b>
10.	<b>Stattauto München</b>	<b>Stationsbasiert</b>

\* Kombiniert = stationsbasierte und stationsunabhängige Fahrzeuge aus einer Hand (Kombiniertes CarSharing-System)

Stand: 01.01.2022 Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)



## CarSharing und Ortsgröße

Gemeindegrößenklasse	Anzahl Kommunen mit CarSharing-Angebot	Anteil an allen Kommunen
<b>Großstädte</b> (ab 100.000 Einw.)	<b>79</b>	<b>99%</b>
<b>50.000 – 99.999 Einw.</b>	<b>84</b>	<b>74%</b>
<b>20.000 – 49.999 Einw.</b>	<b>250</b>	<b>49%</b>
<b>unter 20.000 Einw.</b>	<b>522</b>	<b>5%</b>
<b>Gesamt</b>	<b>935</b>	<b>9%</b>

CarSharing ist nicht nur ein Phänomen der Großstädte: In 552 Orten mit weniger als 20.000 Einwohnern gibt es mittlerweile CarSharing-Angebote.

In knapp der Hälfte (49,2 Prozent) aller Orte mit einer Einwohnerzahl zwischen 20.000 und 50.000 stehen ebenfalls CarSharing-Fahrzeuge zur Verfügung.

## E-CarSharing

	E-Anteil in Prozent (01.01.2021)	E-Anteil in Prozent (01.01.2022)
<b>Batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in Hybride im deutschen CarSharing</b>	<b>18,5 %</b>	<b>23,3 %</b>
<b>Batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in Hybride in der Pkw-Flotte national D</b>	<b>1,2 %</b>	<b>2,4 %</b>

(Quelle: KBA)

Die deutschen CarSharing-Anbieter sind Vorreiter bei der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe. Der Anteil der batterieelektrischen Fahrzeuge und Plug-in-Hybride an der deutschen CarSharing-Flotte liegt zum 1. Januar 2022 bei 23,3 Prozent. In der nationalen Pkw-Flotte liegt der Anteil dieser Fahrzeuge laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) mit Stand 1. Januar 2022 erst bei 2,4 Prozent.

## Interview

# Innovationsprojekt HafenCity: Wie CarSharing und Wohnbauprojekte in Zukunft zusammenarbeiten müssen

Seit 2000 entstehen in der HafenCity auf insgesamt 157 Hektar ehemaligem Hafens- und Industriegelände mehrere neue Stadtteile. In den nördlichen Quartieren Baakenhafen und Elbbrücken wird seit Herbst 2021 ein Reallabor zur Erprobung neuer Mobilitätsansätze etabliert. Dabei werden ÖPNV sowie dem Fuß- und Radverkehr besondere Priorität eingeräumt. Die Bewohner\*innen sollen dazu animiert werden, auf den eigenen Pkw zu verzichten.

**cambio CarSharing gewann die europaweite Ausschreibung zur Bereitstellung des (E)-CarSharing. Norbert Jagemann und Carsten Redlich von cambio Hamburg gewähren einen Blick hinter die Kulissen.**

**Wie sieht das Mobilitätskonzept in den beiden Stadtteilen konkret aus?**

**Carsten:** Der Baakenhafen und die Elbbrücken sind mit der Vision entstanden, besonders umwelt- und klimageeignet zu leben und das Mobilitätsverhalten der Bewohner entsprechend mitzugestalten. Für rund 21.000 Einwohner\*innen und Beschäftigte soll ein neuer, multimodaler Verkehrsgedanke umgesetzt werden, in dem das Auto nur noch einen Teil des Verkehrsmix darstellt. Der Stellplatzschlüssel für private Pkw wurde mit 0,4 deutlich nach unten gesenkt und Raum für CarSharing integriert. Damit soll das Autofahren nur noch eine von vielen Möglichkeiten für die eigene Fortbewegung sein. cambio stellt hierfür seit Projektstart im Herbst 2021 das CarSharing zur Verfügung.

Was hier aber eigentlich passiert, ist viel tiefergründiger, als bloß CarSharing bereitzustellen. Denn es geht darum, die Menschen an ein neues Mobilitätsverhalten heranzuführen. Das Auto soll plötzlich nicht mehr das Zentrum der Mobilität sein, ich brauche es vielleicht nur noch zwei Mal im Monat. Die Voraussetzungen dafür sind in den Quartieren glücklicherweise da. Dennoch braucht ein Umdenken beim Konsument\*innen Zeit.

**Und wie weit seid ihr damit bis jetzt gekommen?**

**Norbert:** Aktuell sind wir in zwei Tiefgaragen des Quartiers mit 13 Fahrzeugen vertreten. Hier stellen wir sowohl Verbrenner als auch E-Autos zur Verfügung. Die Verbrenner-Fahrzeuge laufen schon etwas länger und sehr zufriedenstellend. Sie werden von den Bewohner\*innen gut angenommen. Die E-Autos sind bisher

weniger gut ausgelastet. Das hatten wir allerdings auch nicht anders erwartet, denn E-Autos sind eine zusätzliche Herausforderung für die Nutzer\*innen. Das E-Auto hat beispielsweise eine begrenzte Reichweite, das Laden von unterwegs muss verstanden werden. Auch wenn es Kleinigkeiten sind, ist es doch wieder etwas Neues, was eine emotionale Hürde darstellt.

**Carsten:** Die hohe E-Quote ist definitiv eine zusätzliche Herausforderung beim Umstieg aufs CarSharing. 40 Prozent sind als Mindeststartgröße im Rahmen des Projekts fixiert, innerhalb der nächsten drei Jahre müssen wir dann auf mindestens 90 Prozent kommen. Ein Ziel, das von der Politik vorgeschrieben, allerdings sehr ambitioniert ist. Denn auch in drei Jahren liegt es auf der Hand, dass die Gesellschaft noch weit weg davon sein wird, das E-Auto als das neue Auto angenommen zu haben.

**Was waren Eurer Meinung nach die Erfolgsfaktoren, warum cambio die Ausschreibung gewonnen hat?**

**Norbert:** Das Ausschreibungsverfahren in der HafenCity war ein sogenanntes indikatives Verfahren, das heißt, die genaue Ausschreibung wurde erst in der Debatte mit den Anbietern fixiert. In diesen Debatten haben wir lange und intensive Austauschprozesse gehabt. Ich denke, dass wir da unsere Praxistauglichkeit unter Beweis gestellt und unsere Kundenzentrierung gezeigt haben. Das ist das, was cambio ausmacht.

**Wann ist der optimale Zeitpunkt, um als CarSharer in ein Wohnprojekt einzusteigen? Und wann seid ihr in das Projekt HafenCity eingestiegen?**

**Carsten:** Wichtig zu verstehen ist, dass die Etablierung von CarSharing in solchen Projekten bestimmten Spielregeln unterliegt. CarSharing kann nicht wie eine Standard-Bauleistung ausgeschrieben und bedient werden. Vielmehr geht es darum, gemeinsam in den Dialogprozess zu treten und auf dieser Basis das passgenaue Konzept für das spezifische Projekt mit den Anbietenden zu entwickeln und eben auch auf Bauseite mitzugestalten.

**Norbert:** Bei der HafenCity konnten wir leider erst spät in den Prozess mit einsteigen. Die Pläne bestanden bereits. So ist zum Beispiel unser CarSharing-Angebot in den Tiefgaragen platziert, wo es für die breite Masse nicht sichtbar ist. Genau das wäre aber wichtig, um auch die CarSharing-Stellplätze an sich als Marketingkanäle zu nutzen und zu zeigen, dass wir da sind. Menschen laufen durch das Quartier und sehen aktuell nicht, dass hier CarSharing stattfindet. Spannend ist in diesem Kontext also zu verstehen, warum so etwas Essentielles versäumt wurde. Und hier kommen wir auf eine grundsätzliche Herausforderung bei Immobilienprojekten im Allgemeinen zu sprechen. Denn von der Projektierung bis zur Umsetzung vergehen meist mehrere Jahre. Das heißt, ein CarSharer müsste hier erst einmal mit einer mehrjährigen Beratung in Vorleistung gehen, bis es dann zur Ausschreibung kommt. Das ist nicht praktikabel. Aus diesem Grund gibt es eine Vielzahl von beratenden Institutionen, die in dem Zeitraum der Planung unterstützend zur Seite stehen. Leider stellen wir aber immer wieder fest, dass hier zu akademisch herangegangen wird und die konkrete Betriebserfahrung fehlt.

**Carsten:** Bei Großprojekten wie der HafenCity, wo es um ganze Stadtteile geht, steht am Anfang nicht fest, wer die Grundstücke später übernehmen wird. Am Anfang des Prozesses stehen meist Kommunen, die ein Grundstück zu Wohnland entwickeln wollen. Daraufhin beginnen erste konzeptionelle Phasen, in denen auch das Mobilitäts- beziehungsweise Verkehrskonzept entwickelt wird. Zu diesem Zeitpunkt gibt es noch keinen Bauträger, mit dem man als CarSharing-Unternehmen einen Kooperationsvertrag abschließen könnte. Aus diesem Grund müssen sich die beratenden Institutionen stärker die Betreiber- und Konsument\*innensicht aneignen. Nur dann haben die CarSharer später bessere Grundvoraussetzungen, um passgenaue Konzepte entwickeln zu können.

### Wie geht ihr mit Fehlern in der Planungsphase um, Stichwort Tiefgarage?

**Norbert:** Ja, die Tiefgaragensituation ist sicherlich nicht optimal, sie zwingt uns aber auch, weiter zu denken. So entsteht für den Baakenhafen gerade eine technologische Innovation, die sonst wahrscheinlich eine

viel längere Entwicklungszeit gehabt hätte. Und zwar wird es zukünftig eine spezielle Technologie geben, die allen CarSharing-Kund\*innen von cambio Zugang zu den Quartier-Tiefgaragen ermöglichen wird. So können nicht nur Bewohner\*innen, sondern alle cambio-Kund\*innen die Fahrzeuge nutzen. Hier gilt es aktuell noch die letzten technischen Hürden zu überwinden, auch Anpassungen im cambio-Buchungssystem gehen damit einher. Deshalb sind wir aktuell auch erst in den besagten zwei Tiefgaragen präsent.

Grundsätzlich ist unser Projekt in der HafenCity eine Innovation. Es geht darum, auszuprobieren, Erfahrungen zu sammeln und aus Fehlern zu lernen. Insbesondere wenn wir Dinge das erste Mal tun, müssen erst einmal neue Strukturen geschaffen werden. Das braucht Zeit. So müssen zum Beispiel Partner für verschiedene Umsetzungen gefunden und definiert werden. Aber man lernt eben nur im Gehen. Und deshalb laufen wir los. Unser Projekt in der HafenCity wird die Basis für viele weitere Wohnprojekte in Hamburg sein. Was wir hier lernen, können wir bei den nächsten Projekten bereits als Learnings umsetzen.

---

## Über cambio

Aktuell ist cambio in 34 deutschen und 92 belgischen Städten an über 1.300 Stationen präsent. Über 166.000 Kund\*innen sind mit mehr als 3.900 Fahrzeugen unterwegs. Gemeinsam mit Partner-Unternehmen bietet cambio in über 364 Städten mehr als 9.400 Fahrzeuge in Deutschland und Belgien an und bietet somit ein dichtes Netz an Mobilität.



**Norbert Jagemann ist Teil der Geschäftsführung bei cambio Hamburg CarSharing GmbH.** Seit 15 Jahren ist er verkehrspolitisch aktiv.



**Carsten Redlich ist Teil der Geschäftsführung bei cambio Hamburg CarSharing GmbH.** Sowohl privat als auch in dem letzten Unternehmen, in dem er tätig war, hat er CarSharing erfolgreich eingeführt.

# Fünf Jahre Carsharinggesetz des Bundes – wie läuft die Umsetzung?



Bild: bcs

## Der lange Weg zur Umsetzung des Carsharinggesetzes

Am 1. September 2017 trat das „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing“ (CsgG) in Kraft. Damit reagierte der Bundesgesetzgeber auf den lange geäußerten Wunsch von Kommunen, Bundesländern und CarSharing-Anbietern nach einer rechtssicheren Regelung für reservierte CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum.

Nach dem Inkrafttreten des CsgG ließ sich der Bund jedoch viel Zeit mit der weiteren Umsetzung: Die vollständige, rechtlich unstrittige Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die auch alle Regelungen für CarSharing enthielt, trat erst im Juli 2021 in Kraft. Und erst seit November 2021 gilt jene Version der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), in der auch die Umsetzungsregeln für die CarSharing-Förderung enthalten sind.

## Das Carsharinggesetz benachteiligt stationsbasiertes CarSharing

Die Bereitstellung im öffentlichen Straßenraum ist für das CarSharing ein zentraler Erfolgsfaktor. Die CarSharing-Angebote sind jedoch hinsichtlich der Möglichkeit, den öffentlichen Straßenraum als Bereitstellungsort zu nutzen, nicht gleichgestellt.

Free-floating CarSharing darf in Deutschland von jeher auf allen öffentlichen Straßen bereitgestellt werden. Die Bereitstellung gilt rechtlich als „Parken“. Für das stationsbasierte CarSharing hat der Bundesgesetzgeber 2017 im CsgG zwar klargestellt, dass die Bereitstellung auf öffentlichen Straßen möglich ist, allerdings ist dafür stets eine Sondernutzungsgenehmigung notwendig, die im Zuge eines Auswahlverfahrens erteilt werden muss. Damit bleibt das stationsbasierte CarSharing in Bezug auf die Bereitstellung im öffentlichen Raum abhängig von Verwaltungsakten der Kommunen, die diese durchführen können, aber nicht durchführen müssen.

Zudem ist das vorgeschriebene Auswahlverfahren für stationsbasiertes CarSharing komplex und in der Praxis zeigt sich, dass die kommunalen Verwaltungen das Verfahren aus Kapazitätsgründen nicht oder nicht in dem Tempo abwickeln können, wie die Nachfrage nach CarSharing steigt und neue Stellplätze erforderlich werden. Der Evaluationsbericht der alten Bundesregierung zum CsgG stellt vor diesem Hintergrund kritisch fest: „Es fehlen vor allem den kleineren Kommunen die personellen Kapazitäten für diese Aufgaben, so dass die Notwendigkeit eines Auswahlverfahrens für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für einzelne Kommunen sogar hemmend wirkt.“ (Bericht zur Evaluation des Carsharinggesetzes, S. 52 f.)

## Stationsbasiertes CarSharing ist besonders verkehrsentlastend

Die Benachteiligung des stationsbasierten CarSharing ist verkehrspolitisch besonders widersinnig, weil diese CarSharing-Variante erwiesenermaßen die höchste verkehrsentlastende Wirkung hat. Das heißt: Die stationsbasierte Variante reduziert den Pkw-Besitz in den teilnehmenden Haushalten am meisten und schafft so die Grundlage für ein multimodales Verkehrsverhalten mit

einem hohen Anteil von Bus-, Bahn- und Fahrradnutzung. Das Umweltbundesamt sieht deswegen insbesondere diese CarSharing-Variante als nachhaltiges Mobilitätsprodukt an. Ebenso sehen die meisten Kommunen die Förderung des stationsbasierten CarSharing durch Stellplätze im öffentlichen Raum als vordringliche Aufgabe an.

## Nur rund 21 Prozent aller stationsbasierten CarSharing-Fahrzeuge sind im öffentlichen Raum sichtbar

Wie sehr die derzeitige Gesetzeslage den Ausbau stationsbasierter CarSharing-Angebote erschwert, zeigt eine Umfrage, die der Bundesverband CarSharing bis Anfang 2021 bei denjenigen Kommunen durchgeführt hat, von denen zu dieser Zeit bekannt war, dass sie CarSharing-

Stellplätze im öffentlichen Straßenraum eingerichtet hatten oder kurz vor Abschluss der Umsetzung standen. Die Befragung ergab, dass in 138 Städten und Gemeinden in Deutschland zugeordnete Stellplätze für stationsbasiertes CarSharing ausgewiesen wurden. Das ent-

sprach zu diesem Zeitpunkt 16 Prozent aller Kommunen mit einem stationsbasierten CarSharing-Angebot. Insgesamt wurden in den erfassten Kommunen 2.544 CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum an 1.148 Standorten (CarSharing-Stationen oder Mobilitätsstationen) geschaffen. Demnach war zum Zeitpunkt der Studie rund 21 Prozent des Bestands an stationsbasierten CarSharing-Fahrzeugen in Deutschland im öffentlichen Straßenraum bereitgestellt.

Das ist erfreulich, aber: Auch vier Jahre nach dem Inkrafttreten des CsgG stehen über drei Viertel aller stationsbasierten CarSharing-Fahrzeuge weiterhin im privaten Raum. Dieser hohe Anteil nicht im öffentlichen Raum sichtbarer Fahrzeuge wird der Bedeutung des stationsbasierten CarSharing für die Verkehrsentslastung bei Weitem nicht gerecht.

## Die Komplexität des Verfahrens bremst die Kommunen

Der größte Teil der Anfang 2021 im öffentlichen Raum vorhandenen Stellplätze für stationsbasiertes CarSharing wurde zudem von denjenigen Kommunen eingerichtet, die diese Praxis bereits vor Verabschiedung des CsgG begonnen hatten. Diese „erfahrenen“ Kommunen haben seitdem die Anzahl der genehmigten CarSharing-Stellplätze kräftig erhöht. Demnach holen zwar immer mehr Kommunen das stationsbasierte CarSharing in den öffentlichen Raum, in den meisten Kommunen steht dieser Prozess aber auch vier Jahre nach Inkrafttreten des CsgG noch ganz am Anfang.

Aus Sicht des bcs muss deshalb das oben zitierte Fazit des Evaluationsberichts zum CsgG deutlich verschärft werden: In fast allen Kommunen und in Kommunen aller Größe ist der komplizierte Genehmigungsprozess für die Bereitstellung von stationsbasiertem CarSharing im öffentlichen Raum ein erheblicher hemmender Faktor für die Förderung eines verkehrsentlastenden CarSharing-Angebots in den Kommunen.

## Der bcs fordert von der Bundesregierung Maßnahmen

Die Bundesregierung sollte folgende Maßnahmen ergreifen, um den Kommunen die Förderung des stationsbasierten CarSharing zu erleichtern:

- Vereinfachung der Rechtsgrundlage in § 5 CsgG. Einige Bundesländer haben sich in ihren an § 5 CsgG orientierten Landesgesetzen streng an die Vorlage des Bundes gehalten und den Kommunen in ihrem Einflussbereich damit unnötig komplexe Prozesse aufgebürdet. Andere Bundesländer haben ihre Gesetzgebung gegenüber dem CsgG bereits deutlich vereinfacht. Der Bundesgesetzgeber als Lieferant der ursprünglichen juristischen Vorlage sollte diesen Weg der Vereinfachungen nachvollziehen.

- Initiierung eines Förderprogramms für kommunale Verwaltungen, das den Aufbau von Planungs- und Umsetzungskapazitäten für die Ausweisung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum fördert.

- Überarbeitung der auf CarSharing bezogenen Inhalte der VwV-StVO. Die heutigen Hinweise unterstützen zum größten Teil nicht den mit dem CsgG beabsichtigten Förderansatz oder widersprechen bereits vorliegenden Erfahrungen aus der Praxis.

Laut § 5 CsgG des Bundes gelten zugeordnete CarSharing-Stellplätze für stationsbasiertes CarSharing im öffentlichen Raum als „Sondernutzung“. Der Bund selbst kann die Genehmigung solcher Sondernutzungen nur für Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen regeln. Für alle Straßen in der Baulast der Länder und Kommunen bedarf es einer zusätzlichen Landesregelung, die die Vorlage aus § 5 CsgG in Landesrecht überträgt. Mittlerweile haben fast alle Bundesländer solche Regelungen eingeführt:

<b>Bundesland</b>	<b>Zeitpunkt des Inkrafttretens</b>
Bayern	September 2018
Baden-Württemberg	Februar 2019
Nordrhein-Westfalen	März 2019
Bremen	April 2019
Thüringen	Juli 2019
Sachsen	Dezember 2019
Rheinland-Pfalz	Mai 2020
Niedersachsen	November 2020
Hessen	Oktober 2021
Mecklenburg-Vorpommern	Juni 2021
Saarland	April 2022
Schleswig-Holstein	voraussichtlich Juni 2022
Berlin	September 2022

# Leitfaden zur Umsetzung des CsgG und der Landesgesetze unterstützt Kommunen



Bild: teilAuto

Ein wichtiges Instrument, um die Pkw-Mobilität auf eine neue, klimaverträgliche Grundlage zu stellen, ist das CarSharing. Immer mehr kommunale Mobilitäts- und Klimaschutzkonzepte sehen daher einen schnellen und möglichst flächendeckenden Ausbau von CarSharing-Angeboten vor.

## Die Rechtgrundlagen liegen vor

2017 trat das Carsharinggesetz (CsgG) des Bundes in Kraft. Bis Mai 2022 haben 13 Bundesländer Regelungen für stationsbasiertes CarSharing, die sich an § 5 CsgG orientieren, auf Landesebene geschaffen. Aktuell fehlen solche landesspezifischen Regelungen noch in Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Hamburg.

Der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) hat Anfang 2022 eine Veranstaltungsreihe zur kommunalen Förderung des CarSharing durchgeführt, deren Teilnehmer\*innenzahlen das wachsende Interesse widerspiegelt: Bis zu 300 Teilnehmer\*innen – hauptsächlich aus kommunalen Verwaltungen – haben in den fünf Online-Sessions zugehört und mitdiskutiert.

Seit 2021 sind die für das CsgG eingeführten Regelungen auch in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der dazugehörigen Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in Kraft getreten. Die Umsetzungsgrundlage für eine kommunale CarSharing-Förderung ist damit weitgehend vollständig.

## Die Umsetzung ist für die meisten Kommunen Neuland

Bis Anfang 2021 waren in 138 Städten und Gemeinden in Deutschland 2.544 Stellplätze im öffentlichen Raum für CarSharing entstanden. Die meisten dieser Stellplätze wurden von Kommunen eingerichtet, die sich bereits vor dem Inkrafttreten des CsgG im Jahr 2017 mit der CarSharing-Förderung befasst hatten. Das zeigt: Für die meisten Kommunen ist die Umsetzung der neuen Möglichkeiten der CarSharing-Förderung immer noch Neuland. Das gilt insbesondere für § 5 CsgG und die daran anschließenden Landesgesetze, in denen die Zuteilung

von Stellplätzen im öffentlichen Raum für stationsbasiertes CarSharing geregelt ist. Hier müssen die Kommunen nicht nur geeignete Flächen auswählen – es sind auch Zuteilungsverfahren notwendig, um die Flächen an CarSharing-Anbieter zu vergeben. Zudem wird die Sondernutzung als Rechtsgrundlage hier auf ein neues Feld ausgedehnt und es entstehen Überschneidungen mit der Verkehrsgesetzgebung, die in der Umsetzung zum Teil Fragen aufwerfen.

## bcs stellt den Kommunen Umsetzungsleitfaden für die CarSharing-Förderung zur Verfügung

Um die Kommunen bei der Umsetzung der CarSharing-Fördermaßnahmen zu unterstützen, hat der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) Anfang 2022 einen Leitfaden herausgegeben. Der Leitfaden erläutert die Gesetzes- und Verordnungstexte, beschreibt die einzelnen Schritte der Umsetzung und beantwortet jeweils wichtige Fragen, die sich im Zusammenhang damit stellen.

Der bcs-Leitfaden behandelt alle Fördermöglichkeiten sowohl für stationsbasiertes als auch für free-floating CarSharing. Ein besonderer Schwerpunkt liegt aber auf der Umsetzung von zugeordneten Stellplätzen für stationsbasiertes CarSharing im öffentlichen Raum. In den Leitfaden sind zahlreiche Erkenntnisse aus bereits erfolgten Umsetzungen in Form von Praxisbeispielen und Praxis-Tipps eingeflossen.

Eine erste Fassung des Leitfadens hatte der bcs bereits 2019 vorgelegt. Dieses Projekt war durch das Umwelt-

bundesamtes und des Bundesumweltministeriums gefördert worden. Der neue, vollständig überarbeitete Leitfaden beruht auf diesem Vorgängerprojekt.



Der „Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz (CsgG) und in den entsprechenden Landesgesetzen vorgesehenen CarSharing-Förderung“ steht auf der bcs-Homepage zum Download bereit.

## Interview

# **Wie Regio.Mobil über das pulsierende CarSharing geteilte Mobilität im ländlichen Raum etabliert**

Seit 2018 gibt es im Raum Homberg (Efze) das pulsierende CarSharing von Regio.Mobil. Durch die Nutzung von CarSharing-Fahrzeugen für private und dienstliche Fahrten sollen Leerfahrten vermieden und die Auslastung gesteigert werden. Ein Modell, um insbesondere im ländlichen Raum CarSharing wirtschaftlich zu betreiben.

Mit dem Modell des pulsierenden CarSharing wurde Regio.Mobil im Rahmen des Wettbewerbs „Gemeinsam erfolgreich. Mobil in ländlichen Räumen“ vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) ausgezeichnet. Uwe Zimmermann, Projektmanager von Regio.Mobil, gibt einen Einblick in das Projekt.

### **Wie kam es zu dem Projekt „Pulsierendes CarSharing“?**

In Homberg haben sich in einem geförderten Projekt die Kreisverwaltung Schwalm-Eder-Kreis, die Stadtverwaltung von Homberg, der örtliche Energieversorger KBG und die Kreissparkasse zusammengetan, um ihre dienstliche Mobilität effizienter zu gestalten. Alle Unternehmen, insbesondere die Kreisverwaltung, haben eine Vielzahl von Dienstfahrten, nach Feierabend stehen die Fahrzeuge dann aber ungenutzt still. Die Frage war, wie man eine optimale Auslastung von Fahrzeugen über ein Sharing-Konzept herstellen kann. Mit dem Erfahrungsschatz aus vorherigen CarSharing-Projekten von Regio.Mobil und diversen Fahrbedarfs-Analysen über unsere Schwesterfirma EcoLibro haben wir diese Frage dann mit dem Konzept zum pulsierenden CarSharing beantwortet. Im Herbst 2018 ist das Pilotprojekt mit drei Fahrzeugen gestartet.

### **Wie kann man sich „pulsierendes CarSharing“ konkret vorstellen?**

In unserem Ansatz werden Fahrten von und zur Arbeit abgewickelt, die normalerweise keine klassischen Anwendungsfälle für CarSharing wären. Das geht so: Eine Arbeitnehmer\*in fährt mit dem CarSharing-Auto, normalerweise sogar in Fahrgemeinschaft mit anderen, zur Arbeit. Dort angekommen, stellt sie das Fahrzeug an einer Station direkt an ihrem Arbeitsort ab. Das Fahr-

zeug kann nun tagsüber für eigene Dienstfahrten oder Dienstfahrten anderer Mitarbeiter\*innen oder eben auch von Bewohner\*innen vor Ort für private Zwecke genutzt werden. Abends fährt die Mitarbeiter\*in mit dem CarSharing-Auto nach Hause und stellt es an einer Station direkt an ihrem Wohnort ab. Dort steht das Fahrzeug bis zum nächsten Morgen sowie am Wochenende den Bewohner\*innen vor Ort ebenfalls zur Verfügung. Diese pulsierende Verteilung der Fahrzeuge auf verschiedene Standorte an verschiedenen Wohn- und Arbeitsorten gibt unserem Ansatz den Namen.

### **Normalerweise setzen CarSharing-Kund\*innen für den täglichen Weg zur Arbeit vor allem den ÖPNV und das Fahrrad ein. Warum macht das Einbeziehen des Arbeitswegs im ländlichen Raum Sinn?**

Dienstliche Nutzung ist generell ein zentraler Bestandteil der Wirtschaftlichkeit von CarSharing. Viele Anbieter operieren mit sogenannten „Ankerkunden“. Das sind Unternehmen, die über ihren dienstlichen Fahrbedarf eine Grundaustattung des CarSharing-Fahrzeugs sicherstellen. Im ländlichen Raum ist die Wirtschaftlichkeit eines CarSharing-Fahrzeugs eine besondere Herausforderung. Wir erschließen beim pulsierenden CarSharing mit dem Weg von und zur Arbeit ein neues, großes Potenzial für die Wirtschaftlichkeit. Denn der Weg zur Arbeit findet regelmäßig statt. Hier entsteht also aus CarSharing-Perspektive eine fest planbare Auslastung

für das Fahrzeug. Auch aus verkehrspolitischer Perspektive macht dieser Ansatz Sinn: Im ländlichen Raum müssen Wege zur Arbeit oft mit dem Pkw zurückgelegt werden, weil die Distanzen weit sind und der ÖPNV noch nicht gut ausgebaut ist. Wir machen CarSharing an Orten verfügbar, wo sich dies eigentlich wirtschaftlich nicht darstellen lässt.

### **Wie werden die verschiedenen Nutzungen verschiedener Akteure koordiniert, sodass für die Hauptnutzer\*innen Verlässlichkeit entsteht?**

Auch das pulsierende CarSharing funktioniert über ein klassisches, digitales Buchungssystem. Die Fahrten von und zur Arbeit sind vorab angelegt und geblockt. In den Zwischenzeiten können Dienstfahrten und andere Nutzungen stattfinden. Auch hier erfolgt die Buchung über das digitale System.

Verlässlichkeit bleibt aber trotzdem ein zentrales Thema. Es ist ein riesiger Unterschied, ob ich CarSharing am Wochenende für Freizeitaktivitäten nutze oder ob ich mich darauf einlasse, den Weg zur Arbeit, der täglich stattfinden muss, quasi in fremde Hände zu legen. Das Vertrauen der Hauptnutzer\*innen ist sehr wichtig für unser Konzept. Dadurch, dass unser Projekt vom Arbeitgeber mit initiiert ist, entsteht aufseiten der Mitarbeiter\*innen schneller das nötige Vertrauen. Wir hatten die komfortable Position, durch die enge Zusammenarbeit mit den verschiedenen Arbeitgebern von Anfang an ein gutes Feedback und eine gute Nachfrage für das pulsierende CarSharing zu haben.

### **Ist das Pilotprojekt bereits wirtschaftlich?**

Im Moment aufgrund der Pandemie und einer damit notgedrungen einhergehenden Pause für die Sharing-Aktivitäten noch nicht. Pulsierende Fahrzeuge weisen aber grundsätzlich eine höhere Wirtschaftlichkeit als das klassische CarSharing im ländlichen Raum auf. Das hängt damit zusammen, dass die Fahrzeuge eine Vielzahl an Nutzungsvarianten abdecken: den Arbeitsweg seitens der Arbeitnehmer\*innen, Dienstfahrten während des Tages und die zusätzliche private Nutzung von CarSharing-Kund\*innen außerhalb der Unternehmen und Verwaltungen abends und am Wochenende.

### **Wo steht das pulsierende CarSharing in fünf Jahren?**

Regio.Mobil hat sich zur Aufgabe gemacht, mögliche Geschäftsmodelle der Zukunft, die beispielsweise auch auf dem Autonomen Fahren beruhen, schon heute mit den vorhandenen Mitteln umzusetzen. Das pulsierende CarSharing greift mit heutigen Mitteln bereits die

Idee auf, dass ein autonomes Auto selbständig dorthin kommt, wo es gebraucht wird.

Ich sehe in dem Konzept pulsierendes CarSharing ganz viel Potenzial für größere Unternehmen und Verwaltungen. Auch Kreisverwaltungen eignen sich durch den hohen Fahrbedarf und die Ansässigkeit der Mitarbeiter im Kreisgebiet sehr. Mit dem pulsierenden CarSharing lässt sich ein regionales CarSharing-Angebot über die gesamte Umgebung einer Kreisstadt hinweg aufbauen. Für Homberg, eine Stadt mit 14.000 Einwohnern, ist unser Ziel, 50 bis 60 Fahrzeuge in dieser Form zu betreiben. Das gleiche Potenzial besteht im Grunde genommen in jeder anderen, ähnlich großen Stadt Deutschlands.

---

## **Über Regio.Mobil**

Regio.Mobil ist ein seit 2016 tätiger CarSharing-Anbieter, der neu entwickelte, innovative Sharing-Konzepte wie das pulsierende CarSharing für Stadt und Umland umsetzt. Aktuell betreibt Regio.Mobil ca. 80 Fahrzeuge in 55 Städten, Gemeinden und Ortsteilen, die von über 2.400 registrierten Kund\*innen in sechs Bundesländern genutzt werden.



**Uwe Zimmermann** Projektmanager bei Regio.Mobil, stieg über ein Praktikum bei EcoLibro in die CarSharing-Welt ein. In seiner Arbeit setzt er sich täglich dafür ein, dass die Bereitschaft, neue Wege für die eigene Mobilität auszuprobieren, in der Bevölkerung steigt.

# Evaluationsstandard „Verkehrsentlastendes CarSharing“ vereinheitlicht die Wirkungsmessung



Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private Pkw. Bild: bcs

CarSharing reduziert den privaten Pkw-Bestand und verstärkt die Nutzung von Bus, Bahn und Fahrrad in den teilnehmenden Haushalten. Die wissenschaftliche Messung dieser Effekte hat in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gemacht.

Die Art, wie die Studien durchgeführt wurden, unterscheidet sich jedoch zum Teil immer noch erheblich. Die Ergebnisse sind deshalb oft nicht miteinander vergleichbar und manchmal kommt es sogar zu Widersprüchen.

Der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) hat deshalb im Jahr 2021 einen Evaluationsstandard entwickelt,

mit dem die verkehrsentlastende Wirkung von CarSharing-Angeboten auf einheitlicher verkehrswissenschaftlicher Grundlage ermittelt werden kann.

Für die Entwicklung des Standards wurden zahlreiche nationale und internationale CarSharing-Studien der letzten zehn Jahre miteinander verglichen. Die daraus abgeleitete, einheitliche Methode wurde in eigenen Studien des bcs getestet und mit renommierten CarSharing-Expert\*innen diskutiert. Der auf dieser Grundlage entwickelte Evaluationsstandard steht nun auf der bcs-Homepage zum Download zur Verfügung.

## Online-Tool für die unabhängige Messung

Kernstück des Evaluationsstandards ist eine standardisierte Befragung der CarSharing-Kund\*innen. Diese Befragung wurde vom bcs Ende 2021 in einem Online-Befragungstool programmiert, das nun sowohl von CarSharing-Anbietern als auch von Kommunen genutzt werden kann, um CarSharing-Angebote hinsichtlich des verkehrsentlastenden Effekts zu untersuchen. Die unabhängige Auswertung der in der Standard-Befragung erhobenen Daten übernehmen die Expert\*innen von der Mobilitätsberatung team red. Das Ergebnis der Evaluation wird leicht verständlich als Präsentation zur Verfügung gestellt.

Der bcs verspricht sich von einem standardisierten Vorgehen auch neue Erkenntnisse darüber, was die Erfolgsfaktoren für ein besonders verkehrsentlastendes CarSharing-Angebot sind.

Anbieter und Kommunen, die Interesse an einer Evaluation haben, können sich für weitere Informationen an den bcs wenden.

## Ersetzungsquoten in ausgewählten CarSharing-Studien

CarSharing-Variante	Ersetzungsquote (1 CS-Pkw ersetzt X private Pkw)	Ort	Quelle
Stationsbasiert	1:8 bis 1:9	Berlin	bcs 2019
Stationsbasiert, Kombiniert	1:10 bis 1:15	Frankfurt (Main)	STARS 2019
Stationsbasiert	1:7	Bremen	Bremen 2018
Free-floating	1:0,3 bis 1:0,8	Frankfurt (Main), Köln, Stuttgart	share 2018
Stationsbasiert	1:8 bis 1:20	Innenstadtnahe Wohngebiete in 12 Großstädten	bcs 2016
Free-floating	1:2,0 bis 1:3,6	München	EVA-CS 2015

# CarSharing-Branche schafft einheitliche Schnittstelle für die digitale Vernetzung

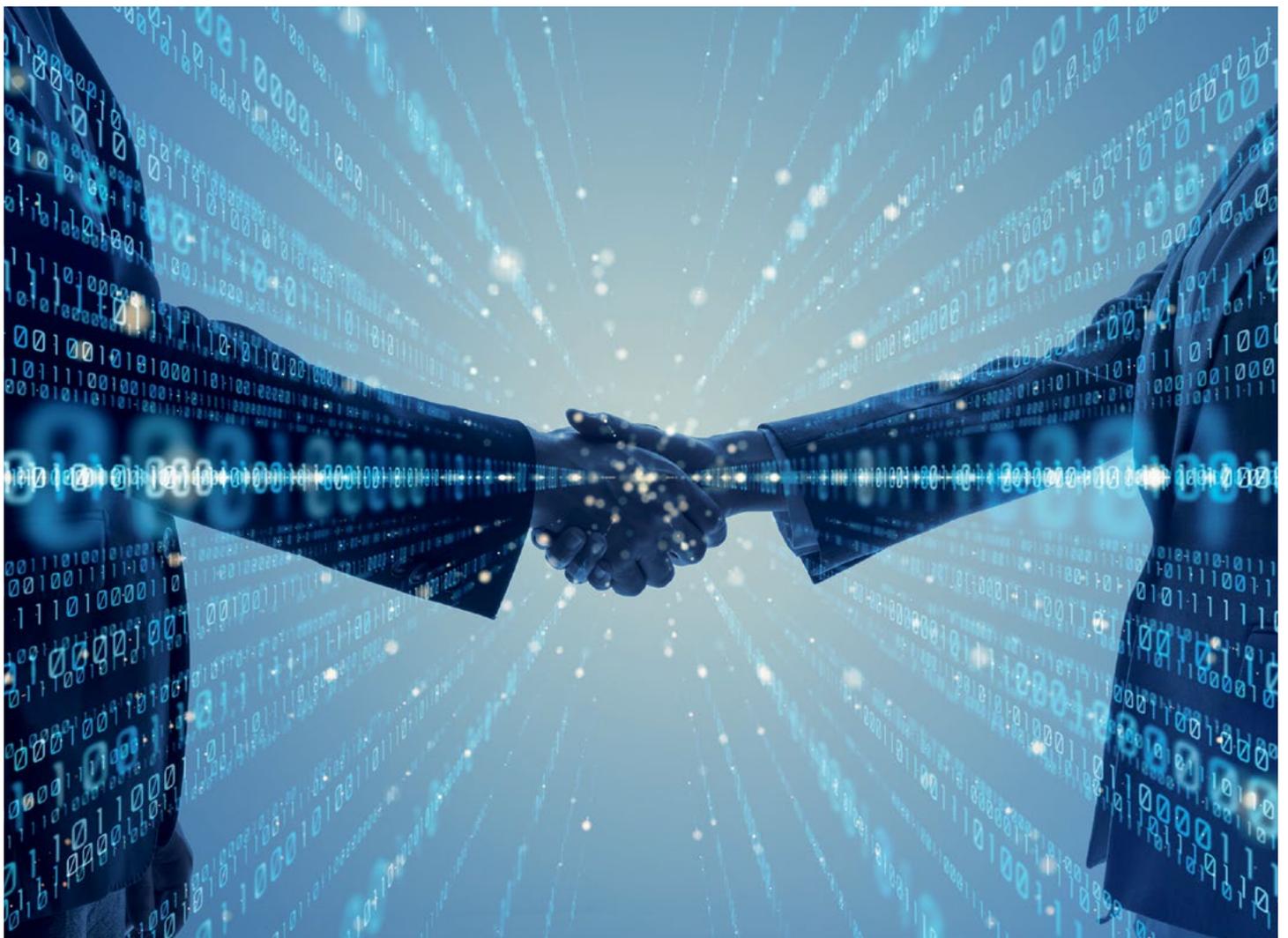


Bild: iStock / metamorworks

Öffentlichen Nahverkehr und CarSharing mit digitaler Technik eng zu verzahnen, ist eine wichtige Strategie, um die Dominanz des privaten Pkw zu beenden, ohne die individuelle Mobilität einzuschränken. Um die Vernetzung im digitalen Bereich voranzutreiben, hat der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) eine einheitliche CarSharing-Schnittstelle für Deutschland spezifiziert.

Mit der einheitlichen CarSharing-Schnittstelle schafft die CarSharing-Branche eine nationale Lösung, die die Vernetzung mit dem ÖPNV beschleunigen und die Kosten der technischen Umsetzung vor Ort deutlich absen-

ken kann. Das Konzept: Möglichst viele CarSharing-Buchungssysteme bieten die Branchen-Schnittstelle an. Auskunftssysteme, die CarSharing-Daten beziehen wollen, können die Nutzung der Schnittstelle bei den in Frage kommenden CarSharing-Anbietern anfragen. Nach einer Freischaltung können sie die Daten verschiedener Anbieter im stets identischen technischen und logischen Format beziehen. Aufwendige individuelle Programmierungen entfallen dadurch, die CarSharing-Daten verschiedener Anbieter können problemlos im selben Auskunftssystem genutzt werden.

## Alle Daten für die CarSharing-Auskunft

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.

Die CarSharing-Anbieter verfolgen unter dem Dach der einheitlichen CarSharing-Schnittstelle eine gemeinsame Datenstrategie: Alle Daten, die unbedenk-

lich mit anderen Unternehmen geteilt werden können, werden als Open Data zur Verfügung gestellt. Echtzeitdaten, die oft sensible Geschäftsgeheimnisse der einzelnen Anbieter 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 Anwender\*innen der einheitlichen Schnittstelle vorher in einer Nutzungsvereinbarung zusichern.

## Technische Umsetzung

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 (z. B. HaCon, Menz, PTV, moovel). IXSI ist besonders dazu geeignet, die Planung von intermodalen Reiseketten und den Austausch großer Datenmengen zu unterstützen. Bei IXSI handelt

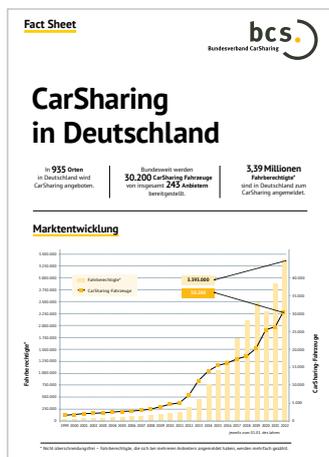
es sich um einen XML-Standard. Damit steht IXSI dem Format des europäischen Datenstandards NeTEx nahe. Die Schnittstelle IXSI 5.0 ist für die CarSharing-Beauskunftung optimiert.

Ansprechpartner für alle Informationen zur einheitlichen CarSharing-Schnittstelle ECSS sowie Lizenzgeber für den Schnittstellen-Standard ist der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs).

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. Wir fördern CarSharing als Teil einer ressourcenschonenden und klimaneutralen Mobilität in enger Zusammenarbeit mit den weiteren Akteuren des Umweltverbunds.

## Aktuelle Publikationen des bcs

Unsere Publikationen stehen auf unserer Internetseite [carsharing.de](http://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: Verkehrsentlastung durch CarSharing**



**Fact Sheet: Kombinierte CarSharing-Systeme**



**Nationaler Entwicklungsplan CarSharing 2021-2025: Vorrang für das CarSharing im motorisierten Individualverkehr der Zukunft**



**Leitfaden: CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen**

## **Impressum**

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs)  
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  
Layout: Marta Ricci Design  
Titelbild: sheepersharing.com

