



**bcs
feiert
Jubiläum**

Carsharing in Deutschland Jahresbericht 2022/2023

Was Carsharing für mehr Klimaschutz leisten kann

Rahmenbedingungen für die Elektrifizierung von Carsharing-Flotten verbessern

Carsharing-Förderung in den Bundesländern



Vorwort

Vor 25 Jahren, ganz genau am 13. Juni 1998, wurde der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) gegründet – durch Zusammenschluss der Verbände boa ("Bundesverband Organisiertes Autoteilen") und ecs-d (deutsche Sektion des European Car Sharing-Verbandes). Carsharing gab es schon vorher – nach der Gründung von stadt-Auto in Berlin 1988 entstanden bald weitere Initiativen, Vereine und Unternehmen. Viele konnten langfristig erfolgreiche Carsharingangebote entwickeln, von denen einige – etwa die stadtmobil-Gruppe, cambio oder teilAuto – auch überregional bekannt sind.

Der bcs startete – noch mit Sitz in Hannover – mit 58 Mitgliedern, die in 184 Städten und Gemeinden Carsharing-Angebote organisierten. 25 Jahre nach der Gründung sind über 200 Carsharing-Anbieter in unserem Verband Mitglied und stellen in über 800 Orten Carsharing-Fahrzeuge bereit.

Als Dachverband der Carsharing-Branche in Deutschland stärken wir ökologisches und ethisches Denken und Handeln sowie den praktischen und theoretischen Umweltschutz unter Berücksichtigung der sozialen Belange der Menschen. Der private Autobesitz steht der Umsetzung dieser Ziele viel zu oft entgegen. Wir wollen Alternativen für den persönlichen Mobilitätsmix der Menschen, in dem Autos dann genutzt werden, wenn sie gebraucht werden. Deshalb ist es unser Ziel, Autobestand und Autoverkehr sowie die Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Carsharing ist für uns Teil einer ressourcenschonenden und klimaneutralen Mobilität. Dafür arbeiten wir eng mit weiteren Akteuren des Umweltverbunds zusammen und tauschen uns mit unseren Mitgliedern und allen weiteren Akteuren im Mobilitätssektor regelmäßig aus. Auch Informationen für Verbraucher*innen, politische Interessenvertretung, Beratung und Vernetzung sind essenzielle Aufgaben unserer Verbandsarbeit.

In den kommenden 25 Jahre wird sich die Mobilität in Deutschland deutlich verändern – und das muss sie auch. Der Pkw verbraucht zu viel Energie: Von allen Landfahrzeugen schneidet er in Sachen Effizienz am schlechtesten ab. Er macht zudem drei Viertel der Gesamtverkehrsleistung aus. Also wird die Antriebswende allein nicht ausreichen, um spätestens 2045 echte Klimaneutralität im Verkehr zu verwirklichen. Stellen wir einfach die aktuell 48,8 Millionen Pkw in Deutschland auf elektrische Antriebe um, ist nicht nur zu wenig Energie aus erneuerbaren Quellen verfügbar (zumindest nicht ohne Nutzungskonflikte mit anderen Sektoren), das Platzproblem in den Städten wäre nicht gelöst, die weiteren Folgewirkungen flächendeckender Pkw-Mobilität noch immer da. Deshalb brauchen wir die Mobilitätswende. Carsharing verändert das Mobilitätsverhalten, Nutzer*innen fahren öfter mit Bussen und Bahnen oder dem Rad. Die Nutzung eines Autos wird dabei gezielt eingesetzt – statt aus unhinterfragter Gewohnheit. Unsere Vision: Die Mobilität in Deutschland ist klimaneutral und trägt zur besseren Lebensqualität in Stadt und Land bei. Fahrrad, Bus und Bahn sowie weitere öffentlich zugängliche und geteilte Mobilitätsdienstleistungen haben das Auto als vorherrschendes Verkehrsmittel abgelöst. Carsharing stellt den Bürger*innen Pkw-Mobilität bezahlbar und ressourcenschonend für jene (wenigen) Wege zur Verfügung, für die effizientere Alternativen nicht geeignet sind.

Die Carsharing-Anbieter in Deutschland sind starke Partner für die Mobilitäts- und Antriebswende. Damit Carsharing in Zukunft noch mehr und schneller zur Mobilitätswende beitragen kann, brauchen wir funktionierende Förderstrukturen für den Ausbau einer für Carsharing-Fahrzeuge nutzbaren Ladeinfrastruktur und mehr Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum. Gemeinsam mit Bund, Ländern, Kommunen und den vielen Millionen Verkehrsteilnehmer*innen wollen wir daran arbeiten und mit Carsharing unseren Beitrag für eine gelungene Mobilitäts- und Antriebswende leisten – heute und in den kommenden Jahren.

Miriam Caroli, Bettina Dannheim, Peter Meiler und Niklas Wachholtz (Vorstand des bcs)

Bundesverband CarSharing (bcs) 1998-2023

13.06.1998
Gründung des bcs
(Zusammenschluss
von boa und ecs-d).
Der bcs startet mit
58 Mitgliedern.

01.11.1998
Erste bcs-Jahrestagung
in Mannheim.
Sitz des Vereins wird
Hannover.

1998

1999

Der Blaue Engel
für Carsharing wird
erstmals vergeben.

18.06.2002
Jahrestagung in
Aachen beschließt
eine Definition des
Begriffes Carsharing
sowie eine
Beitragsordnung.

2002

2005

16.06.2005
Der Bundestag
beauftragt die
Bundesregierung,
eine gesetzliche
Regelung zur
Errichtung von
öffentlichen Car-
sharing-Stationen
zu entwickeln.

2007

08.03.2007
Das Bundesver-
kehrsministerium
legt einen ersten
Gesetzentwurf zur
Einrichtung von
Carsharing-Stell-
plätzen im öf-
fentlichen Raum
vor, der am Veto
des Bundeswirt-
schaftsministeriums
scheitert.

04./05.05.2007
Jahrestagung in
Magdeburg: Der
bcs begrüßt die
100.000ste Carsha-
ring-Kundin.

2008

28.04.2008
Der bcs unter-
zeichnet die Nach-
haltigkeits-Charta
der UITP.

07.03.2011
Umzug der
Geschäftsstelle
nach Berlin

2011

2012

29.03.2012
Parlamentarischer
Abend in Berlin zur
Vorstellung des
ersten Nationalen
Entwicklungsplans
Carsharing

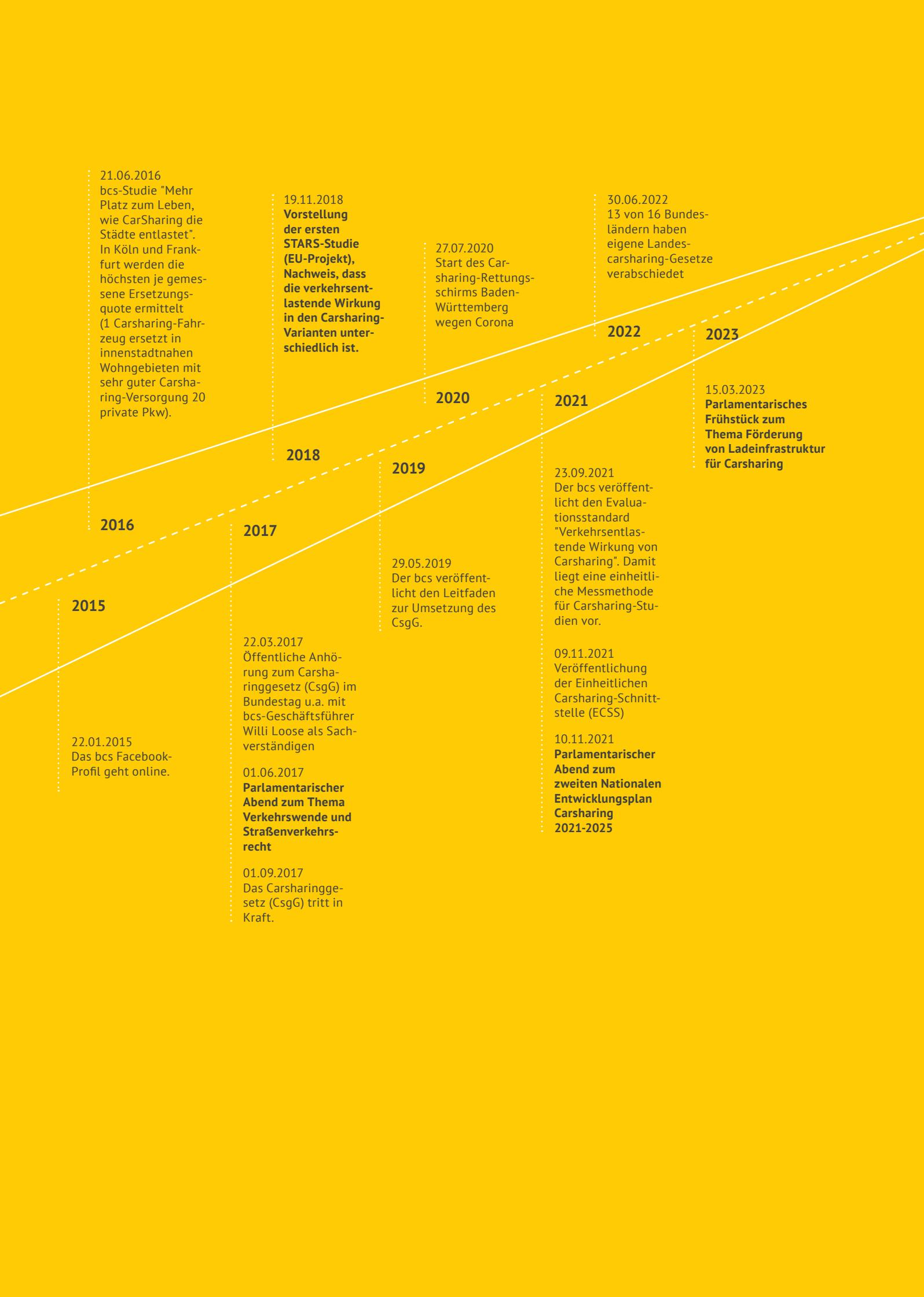
23.06.2012
Der bcs tritt stell-
vertretend für seine
bayerischen Mitglie-
der der Klima-Alli-
anz Bayern bei.

05.07.2013
Der Bundesrat ver-
abschiedet eine Ent-
scheidung an die
Bundesregierung,
die den Wunsch
des bcs nach einer
anbieterspezifischen
Zuordnung der Stell-
plätze aufgreift.

05.09.2013
Der bcs veröffent-
licht das erste
Carsharing-
Städteranking.

16.11.2013
Rechtsgutachten zu
den Rechtsgrundla-
gen für Carsharing-
Stellplätze im
öffentlichen
Straßenraum

2013



21.06.2016
bcs-Studie "Mehr Platz zum Leben, wie CarSharing die Städte entlastet". In Köln und Frankfurt werden die höchsten je gemessene Ersetzungsquote ermittelt (1 Carsharing-Fahrzeug ersetzt in innenstadtnahen Wohngebieten mit sehr guter Carsharing-Versorgung 20 private Pkw).

19.11.2018
Vorstellung der ersten STARS-Studie (EU-Projekt), Nachweis, dass die verkehrsentlastende Wirkung in den Carsharing-Varianten unterschiedlich ist.

27.07.2020
Start des Carsharing-Rettungsschirms Baden-Württemberg wegen Corona

30.06.2022
13 von 16 Bundesländern haben eigene Landes-carsharing-Gesetze verabschiedet

15.03.2023
Parlamentarisches Frühstück zum Thema Förderung von Ladeinfrastruktur für Carsharing

2015

22.01.2015
Das bcs Facebook-Profil geht online.

2016

2017

22.03.2017
Öffentliche Anhörung zum Carsharinggesetz (CsgG) im Bundestag u.a. mit bcs-Geschäftsführer Willi Loose als Sachverständigen

01.06.2017
Parlamentarischer Abend zum Thema Verkehrswende und Straßenverkehrsrecht

01.09.2017
Das Carsharinggesetz (CsgG) tritt in Kraft.

2018

2019

29.05.2019
Der bcs veröffentlicht den Leitfaden zur Umsetzung des CsgG.

2020

2021

23.09.2021
Der bcs veröffentlicht den Evaluationsstandard "Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing". Damit liegt eine einheitliche Messmethode für Carsharing-Studien vor.

09.11.2021
Veröffentlichung der Einheitlichen Carsharing-Schnittstelle (ECSS)

10.11.2021
Parlamentarischer Abend zum zweiten Nationalen Entwicklungsplan Carsharing 2021-2025

2022

2023

Auf ein Wort zu 25 Jahren bcs

”

Das Konzept des Carsharings ist zum wichtigen Baustein der multimodalen Mobilität geworden: Nahtlos aufeinander abgestimmte Mobilitätsketten und flexible Dienste wie Carsharing bieten die Chance auf mehr regionale Wertschöpfung, Teilhabe und Effizienz. Die Kombination von Carsharing mit anderen Verkehrsoptionen fördert eine effizientere Nutzung des Verkehrsraums. Die Kernherausforderung der Branche wird in den nächsten Jahren die Transformation der Fahrzeugflotten auf klimaneutrale Antriebstechnologien sein. Hier ist das Know-how aller gefragt – denn nur durch eine enge Zusammenarbeit aller beteiligten Stakeholder können wir eine effiziente, inklusive und bezahlbare Mobilität für die Zukunft gestalten.“

**Daniela Kluckert MdB – Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Digitales und Verkehr**



Bild: Jesco Denzel / BMDV

”

Carsharing ist verankert im Stadtbild – und das ist gut so! Das ist natürlich auch auf die konsequente Arbeit vor Ort wie in „Berlin“ zurückzuführen. Diese Arbeit muss weitergehen. Denn es gilt, dieses Segment noch stärker zu machen. Ein platz-, umwelt- und klimaschonendes Angebot, dass dabei regelmäßig auch finanziell sinnvoll ist, darf und muss bei der Mobilität der Zukunft eine wesentliche Rolle spielen. Mehr Mobilität bei weniger Verkehr meint eben auch den ruhenden Verkehr. Einer von vielen großen Pluspunkten des Sharings. Und ja, Carsharing bringt natürlich auch eine Öffnung hin zu den anderen Sharingangeboten wie Bahn, ÖPNV oder Rad – und damit nochmal mehr Effekt auch über Klimaschutz hinaus. In der konsequenten Verknüpfung der Mobilitätsangebote liegt dann auch eine Aufgabe der näheren Zukunft, eine andere: Sharing darf über die Städte hinauswachsen. Schließlich kann Sharing auch der Schlüssel dazu sein, auch einkommensärmeren Menschen Automobilität im Bedarfsfall zu ermöglichen. Für all das braucht es Ideen, aber auch diese dicken Bretter müssen angebohrt werden.“

**Stefan Gelbhaar MdB – Verkehrspolitischer Sprecher,
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen**



Bild: Julia Bornkessel

Auf ein Wort zu 25 Jahren bcs

”

Der Bundesverband CarSharing e.V. war in den vergangenen 25 Jahren eine wichtige Triebfeder beim Auf- und Ausbau des Carsharings. Und das ist gut so. Ein gut ausgebautes Carsharing-Netz kann einen wertvollen Beitrag leisten – zu einer nachhaltigen Mobilität zu und zu lebenswerten Städten und Gemeinden. Ich kann mich noch gut an die Gründungszeiten erinnern. Mit zwei Fahrzeugen und großen Visionen sind wir Anfang der 90er-Jahre in Mannheim gestartet. Wer hätte damals gedacht wo wir heute stehen.

Jetzt muss neben einem weiteren Ausbau von Carsharing-Angeboten unser gemeinsames Ziel sein, die Fahrzeugflotten konsequent weiter zu elektrifizieren. Schon jetzt liegt der Anteil der batterieelektrischen Fahrzeuge und Plug-in-Hybriden in der Carsharing-Flotte bei mehr als 20 Prozent, im Bundesdurchschnitt aller Fahrzeuge sind es knapp 4 Prozent. Um die positive Entwicklung in Zukunft noch weiter zu verstärken, braucht es auch künftig einen starken Bundesverband CarSharing.“

Elke Zimmer MdL – Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg



Bild: Hanna Schemel/Steffen Diemer, VG Bild-Kunst, 2021

”

Carsharing spielt seit über 25 Jahren eine wichtige Rolle in Bremer Mobilitätsstrategien: 1998 mit dem ÖPNV-Kombinationsangebot „Bremer Karte plus AutoCard“, seit 2003 mit Carsharing Stationen im öffentlichen Straßenraum (mobil.punkt). 2013 wurde die Integration in Wohnungsneubau als Mobilitätsmanagement zunächst eine Wahlmöglichkeit und seit 2022 ist Mobilitätsmanagement für Bauherrn verpflichtend. Ohne Carsharing hätte Bremen rund 8.000 Pkw mehr in der Stadt. Wollte man den gleichen Effekt mit Quartiersgaragen erreichen, müssten 150 – 200 Millionen Euro investiert werden. Carsharing muss als Alternative zum Autobesitz auch weiterentwickelt werden: Angebotsdichte und -vielfalt muss wachsen – bei Wahrung der Verlässlichkeit. Die weitere Umstellung auf Elektrofahrzeuge ist eine gemeinsame Herausforderung.“

**Michael Glotz-Richter – Referent für nachhaltige Mobilität, Freie Hansestadt Bremen
Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau**



Bild: privat

Was Carsharing für mehr Klimaschutz leisten kann



Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die deutschen Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 1990 zu mindern. Während die Treibhausgasemissionen insgesamt in Deutschland seit 1990 stark gesunken sind, gab es im Verkehrssektor bisher kaum eine Verbesserung.

Zwar hat sich auch der CO₂-Ausstoß pro Pkw zwischen 1995 und 2019 laut Umweltbundesamt (UBA) vermindert, dieser Vorteil wurde aber durch eine Zunahme des Pkw-Verkehrs egalisiert. So hat die Fahrleistung der Pkw zwischen 1995 und 2019 um etwa 21 Prozent zugenommen. Insgesamt war der Straßenverkehr 1995 für 166,5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente verantwortlich; 2019 lag dieser Wert bei 157,4 Millionen Tonnen.

Einsparpotenzial durch Carsharing

Carsharing kann einen Beitrag dazu leisten, dass sich der CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor verringert. Zu diesem Schluss kommt eine Modellrechnung, die das UBA Ende 2022 veröffentlicht hat (vgl. UBA, Texte 48/2022). Demnach können bis zu 6,7 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente eingespart werden, wenn die Haushalte in Deutschland 10 Prozent der privaten Pkw durch Carsharing ersetzen. Der größte Anteil dieser Einsparungen kommt

Inzwischen zeichnet sich ab, dass auch nach dem Ende der Pandemie der Bestand der privaten Pkw hoch bleibt – 48,8 Millionen Pkw waren am 1. Januar 2023 laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zugelassen. Aktuell steigt der CO₂-Ausstoß der neu zugelassenen Fahrzeuge wieder an: Als Pkw-Durchschnittswert für Januar bis April dieses Jahres nennt das KBA 123,2 Gramm pro Kilometer. Im Jahresschnitt 2022 waren es dagegen nur 109,6 Gramm.

Das eigentlich einmal vorgesehene Sektorziel des Verkehrs im Jahr 2030 nur noch 85 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente auszustößen, würde laut Prognose des UBA um 41 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente übertroffen werden.

durch die Veränderung des Modal Split zustande – bis zu 5,1 Millionen Tonnen wären möglich, je nachdem, wie stark die Veränderung ausfällt.

Unter allen vom UBA untersuchten Veränderungen von Konsumgewohnheiten war die Veränderung des Auto-Konsums durch Carsharing damit die wirksamste im Hinblick auf den Klimaschutz.

Carsharing: Besser für Klimaschutz und Verbraucher*innen

Carsharing verändert den Autokonsum erheblich – das ist durch wissenschaftliche Studien gut belegt. Ein wesentlicher Grund: Viele Haushalte, die einen privaten Pkw besitzen, sind heute regelrecht ans Auto gefesselt. Das eigene Auto verschlingt durch seine hohen Fixkosten für Kauf und Unterhalt oft das gesamte Budget für Mobilität. Dabei rechnet sich ein privater Pkw kaum, wenn weniger als 10.000 Kilometer pro Jahr gefahren werden. Das betrifft, auf der Basis von Mobilität in Deutschland (MiD 2017) berechnet, zurzeit etwa 8,5 Millionen autobesitzende Haushalte in Deutschland. Durch ein Pay-per-use-Modell, wie Carsharing, bekom-

men die Haushalte neue Möglichkeiten für neue Entscheidung der Verkehrsmittelwahl – wie Busse, Bahnen, das Fahrrad und Zufußgehen. Mit Carsharing steht ein Auto als Option weiter zur Verfügung. Die Verkehrsmittelwahl erfolgt im Carsharing-Haushalt für jeden Weg neu und orientiert sich am Zweck. Das Ergebnis: ÖPNV und Fahrrad werden öfter eingesetzt, weil sie für viele Wege viel besser geeignet sind als das Auto. So tragen diese Haushalte dazu bei, Treibhausgasemissionen zu vermeiden und können gleichzeitig Geld zu sparen. Carsharing schafft die Freiheit für eine klimafreundliche Verkehrsmittelwahl.

Was politisch zu tun ist

Die Zahlen des UBA zeigen deutlich, dass Carsharing einen erheblichen Beitrag für ein klimaneutrales Verkehrssystem der Zukunft leisten kann. Carsharing ermöglicht es uns, mehr Wege auf Bus, Bahn und Fahrrad zu verlagern, ohne auf ein Auto verzichten zu müssen. Die deutschen Carsharing-Anbieter sind bei der Bereitstellung der dafür notwendigen Technologie heute weltweit führend.

Es wird Zeit, dass die Bundesregierung in die Förderung dieser Zukunftstechnologie einsteigt.

Der Bund muss sich für eine aktive Umstellung auf einen anderen, weniger energieintensiven Personenverkehr einsetzen: Fahrrad, Bus und Bahn sowie weitere öffentlich zugängliche und geteilte Mobilitäts-

dienstleistungen lösen das Auto als vorherrschendes Verkehrsmittel nach und nach ab – zunächst in den Großstädten, dann auch in anderen Räumen. Für die (wenigen) Wege, für die die Pkw-Alternativen nicht geeignet sind, würde Carsharing als bezahlbare Form der gelegentlichen Pkw-Mobilität bereitstehen.

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 finanziellen 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.

Auf ein Wort zu 25 Jahren bcs

”

Carsharing ist aus vielen Städten nicht mehr wegzudenken und gehört zu einem modernen, flexiblen Verkehrsmix dazu. Der Deutsche Städtetag hat sich zusammen mit dem bcs dafür eingesetzt, Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum möglich zu machen. Die Städte richten Mobilitätspunkte ein, weisen Carsharing-Stellplätze aus und nutzen teils selbst Carsharing-Modelle. Carsharing kann dazu beitragen, die Zahl privater individuell genutzter Pkw in den Städten zu reduzieren. Das verbraucht weniger Fläche im ruhenden Verkehr, trägt zum Klimaschutz bei und ist damit auch ein Beitrag für mehr Lebensqualität in den Städten. Wir setzen darauf, dass künftig noch mehr vernetzte Angebote mit dem ÖPNV und anderen klimafreundlichen Mobilitätsformen entstehen. Dafür wünsche ich dem bcs viel Erfolg.“



Bild: Laurence Chaperon

Helmut Dedy – Hauptgeschäftsführer, Deutscher Städtetag

”

Der Bundesverband CarSharing hat sich in den vergangenen Jahren mit Leitfäden und Seminaren als Ratgeber und Partner der Städte und Gemeinden etabliert. Carsharing ist dabei kein reines Angebot für Großstädte. Auch in der Fläche gibt es erfolgreiche Projekte, teils mit ehrenamtlichem Engagement realisiert und stets mit einer aktiven Unterstützung der Kommunen. Gemeinsam wollen wir das Thema auch in Zukunft weiter in die Breite tragen. Ziel sollte sein, klimafreundliche und bezahlbare Mobilität zu ermöglichen. Hierbei wird in den kommenden Jahren die sichtbare Verknüpfung von Alternativen zum Privat-Pkw, z.B. an Mobilitätsstationen durch die Verbindung mit dem ÖPNV eine maßgebliche Rolle spielen.“



Bild: DStGB

Timm Fuchs – Beigeordneter, Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)

Rahmenbedingungen für die Elektrifizierung von Carsharing-Flotten verbessern



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

Die deutschen Carsharing-Anbieter sind auch weiterhin Vorreiter bei der Antriebsumstellung der Fahrzeugflotten. Stand Januar 2023 wurden 20,5 Prozent aller Carsharing-Fahrzeuge (fast ausschließlich) batterieelektrisch angetrieben. Deutschlandweit waren zum gleichen Zeitpunkt 3,9 Prozent aller Pkw als BEV oder als Plug-in-Hybride zugelassen.

Allerdings lag der E-Auto-Anteil bei den Carsharing-Anbietern in 2022 mit 23,3 Prozent noch höher. Dies liegt mitnichten daran, dass im Carsharing E-Fahrzeuge durch Pkw mit Verbrennungsmotor ersetzt wurden. Die Zahl der E-Carsharing-Fahrzeuge blieb im vergangenen Jahr konstant. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich jedoch die Zahl der angebotenen Carsharing-Fahrzeuge um 12,4 Prozent erhöht.

Carsharing-Anbieter wollen – neben dem flächendeckenden Angebotsausbau – auch die Antriebswende weiter vorantreiben. Die weitere Elektrifizierung der

Carsharing-Flotte wird aber insbesondere durch ungenügende Rahmenbedingungen aus der Politik massiv ausgebremst.

Das mag zunächst überraschend klingen. Denn insgesamt wurden 2022 deutschlandweit mehr E-Fahrzeuge als je zuvor zugelassen. Zudem hat die Bundesregierung Ende Oktober 2022 den Masterplan Ladeinfrastruktur II verabschiedet, um die Antriebswende weiter voranzutreiben. Mit der Umsetzung des Masterplans soll das Ziel von einer Million öffentlicher Ladepunkte bis 2030 erreicht werden.

Das Bundesverkehrsministerium geht in seinem Zielbild für das Laden privater Pkw davon aus, dass zukünftig 12 bis 24 Prozent der Ladevorgänge während der Nutzung stattfinden, also zum Beispiel auf einer Fahrtstrecke eine Ladepause eingelegt wird. Somit würden auch im Jahr 2030 bis zu 88 Prozent aller Ladevorgänge am nicht-öffentlichen Abstellort (zu Hause oder am Arbeitsplatz) erfolgen.

Carsharing-Autos müssen dort geladen werden, wo sie bereitgestellt werden

Auch E-Carsharing-Fahrzeuge sollten – wie private Pkw – möglichst dort geladen werden, wo sie bereitgestellt werden. Dies sind zum einen zugeordnete Carsharing-Stellplätze an öffentlichen Straßen für stationsbasierte Fahrzeuge sowie allgemeine Carsharing-Stellplätze für stationsunabhängige Carsharing-Autos. Viele Carsharing-Stationen befinden sich zudem auf angemieteten Flächen im privaten Raum.

Für das Laden am Bereitstellungsort sprechen viele Gründe:

- Das Fahrzeug hat in der Nacht längere Standzeiten.
- Normalladepunkte sind völlig ausreichend.
- Vehicle-to-Grid-Konzepte sind möglich.
- Kund*innen können vollgeladene Fahrzeuge bereitgestellt werden.
- Es entstehen keine Nutzungskonflikte mit privaten Pkw.
- Es entstehen keine zusätzlichen Lade-Fahrten und somit keine zusätzlichen Relocation-Kosten für Anbieter.
- Fahrzeuge können deutlich kostengünstiger und effizienter als an Schnellladesäulen geladen werden.

Fehlende Ladeinfrastruktur – woran hakt es?

Ein Zielbild für das Laden öffentlich zugänglicher, geteilter E-Pkw fehlt der Bundesregierung aber bis heute. Dementsprechend bleiben Ladepunkte an Carsharing-Stellplätzen bei der bisherigen Ladeinfrastruktur-Förderung auch de facto unberücksichtigt.

Anders als (geförderte) öffentliche Ladepunkte für private E-Pkw, können Lademöglichkeiten an Carsharing-Stationen für Ladesäulenbetreiber, Energieversorgungsunternehmen oder Kommunen aktuell nicht wirtschaftlich betrieben werden. Anbieter gemeinschaftlich genutzter Pkw – wie Carsharing-Organisationen – müssten folglich Ladepunkte selber finanzieren. Insbesondere an zugeordneten Stellplätzen im öffentlichen Raum, die den Carsharing-Anbietern für maximal

8 Jahre überlassen werden, ist die Errichtung eigener Ladeinfrastrukturen wirtschaftlich nicht darstellbar.

Die Förderprogramme für öffentliche Ladeinfrastrukturen können nicht genutzt werden, denn Ladepunkte an Carsharing-Stellplätzen gelten als „nicht öffentlich zugänglich“, selbst wenn sie sich an öffentlichen Straßen befinden. Dabei ist auch irrelevant, dass das Carsharing-Angebot immer einem unbestimmten Nutzer*innenkreis zur Verfügung steht.

Auch die bisherigen Förderprogramme für nicht öffentliche Ladeinfrastrukturen waren für Carsharing-Stellplätze meistens nicht geeignet oder nur sehr eingeschränkt nutzbar. Die Förderkriterien waren in-

klusive der jüngsten Förderaufrufe so ausgestaltet, dass Carsharing-Anbieter meist leer ausgingen oder die Fördersummen die tatsächlichen Kosten für Carsharing-geeignete Ladepunkte nicht berücksichtigten.

Dies betraf insbesondere auch Ladepunkte an Stellplätzen an öffentlichen Straßen. Alleine die Kosten für den Stromnetzanschluss sind erheblich, auch wegen der aufwändigen Erdarbeiten im öffentlichen Raum.

Wegfall des Umweltbonus für Carsharing-Anbieter bremst Flottenelektrifizierung zusätzlich.

Die bewusste Nicht-Förderung Carsharing-geeigneter Ladepunkte verteuert die Antriebswende im Bereich Carsharing. Die Schaffung von Ladeinfrastrukturen ist aber nicht der einzige Kostenfaktor.

Auch bei der Fahrzeugförderung werden Anbieter von E-Carsharing-Fahrzeugen im Vergleich zu privaten E-Auto-Besitzer*innen benachteiligt. Die Bundesregierung kündigte im Sommer 2022 an, dass ab dem



Am 15. März veranstaltete der bcs ein Parlamentarisches Frühstück im Deutschen Bundestag zum Thema „Elektrofizierung von Carsharing-Flotten – Ziele und Herausforderungen“, an dem wir auch unser neues Positionspapier vorgestellt haben. Im Bild: Joachim Schwarz, Geschäftsführer von cambio und Michael Ziesak, bcs. Ziel des bcs und seiner Mitglieder ist es, die Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Auch die Bundespolitik sollte dies entsprechenden unterstützen. Unsere Vorschläge liegen dazu auf dem Tisch. Bild: bcs

01. September dieses Jahres der sogenannte Umweltbonus für Flottenbetreiber entfällt. Dieser wird dann nur noch an private E-Auto-Käufer*innen ausgezahlt. Aufgrund der langen Lieferzeiten von teilweise 18 Monaten, den hohen Investitionsmehrkosten und der

fehlenden Perspektive einer gesicherten Anschlussförderung konnten viele Carsharing-Anbieter aus wirtschaftlichen Gründen die Antriebswende im vergangenen Jahr nicht weiter vorantreiben.

Politik muss die Rahmenbedingungen für die Elektrifizierung von Carsharing-Flotten verbessern.

Im Rahmen des Koalitionsvertrages wurde nicht nur das Ziel der Antriebswende (15 Millionen vollelektrische Pkw bis 2030) festgehalten. Auch haben SPD, Grüne und FDP festgehalten, dass sie den Ausbau des Carsharing unterstützen werden. Die Schaffung eines Förderrahmens für die Elektrifizierung von Carsharing-Flotten könnte ein solcher Schritt sein. Der bcs hat seine Forderungen hierzu im Positionspapier „Elektrifizierung von Carsharing-Flotten“ formuliert.

Konkret geht es um folgende Punkte:

- Förderung der Erschließung aller Carsharing-Standorte im öffentlichen Raum mit Stromnetz-Anschlüssen für Ladeinfrastruktur – ab sofort, flächendeckend und unabhängig davon, wann ein Ladepunkt installiert wird.

- Schaffung eines mehrjährigen Förderprogramms „Ladepunkte an Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum“.

- Neuauflage eines Förderprogramms „Ladestationen für Elektrofahrzeuge – Unternehmen“ für nicht-öffentlich zugängliche Stellplätze auf privaten Flächen und ergänzt um eine Carsharing-Komponente.

- In Ergänzung zum Ausbau der Ladeinfrastruktur: Fortführung der Förderung des Kaufs von batterie-elektrischen E-Fahrzeugen auch für gewerbliche Flottenbetreiber nach dem 01. September 2023.

Auf ein Wort zu 25 Jahren bcs

”

Die gemeinschaftliche Nutzung eines Pkw muss zum Normalfall des motorisierten Individualverkehrs werden.“ Selten habe ich mich so über einen Satz eines „Auto-Clubs“ gefreut. Der Satz stammt aus dem „Nationalen Entwicklungsplan CarSharing 2021-2025“ des bcs. Er symbolisiert wie kein zweiter, dass der bcs kein normaler „Auto-Club“ ist, sondern die Avantgarde aller Car-Lobbies. Die Verkehrswende wird nämlich nicht allein mit der Antriebswende gelingen. Unverzichtbar ist auch eine Verhaltensänderung. Erst, wenn wir wegkommen vom Mantra, jeder und jede brauche (auf dem Land) ein eigenes Auto, um mobil zu sein, haben wir eine Chance, die Verkehrswende wirklich zu schaffen. Wir brauchen mehr Bus und Bahn, mehr Fahrrad- und Fußverkehr – und eben weniger Pkw. Weiter so, bcs!“

Dirk Flege – Geschäftsführer, Allianz pro Schiene



Bild: Sascha Hilgers / Allianz pro Schiene

”

Carsharing trägt deutlich zur Verkehrsentlastung bei. Da der bcs Carsharing als Ergänzung des ÖPNV und des Radverkehrs versteht, ist die Zusammenarbeit und gegenseitige Mitgliedschaft der beiden Verbände für uns seit Langem selbstverständlich. Als Dachverband der Carsharing-Branche in Deutschland hat der bcs einen erheblichen Anteil daran, dass Carsharing den Umweltverbund um die Autovariante ergänzt. Zukünftig liegen die gemeinsamen Schwerpunkte auf der Verkehrswende, dem autonomen Fahren und nutzer-innenfreundlichen Buchungsmöglichkeiten für die verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen. VDV und bcs sind dafür verlässliche Partner und werden auch in Zukunft vertrauensvoll zusammenarbeiten.“*

Oliver Wolff – Hauptgeschäftsführer, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)



Bild: VDV

Auf ein Wort zu 25 Jahren bcs

”

Dem Bundesverband Carsharing ist es zu verdanken, dass die vielen lokalen Initiativen zum „Autoteilen“ – so der Titel des entsprechenden VCD Vertragsmusters von vor 30 Jahren – vernetzt wurden und eine starke und dringend notwendige Stimme auf Bundesebene erhielten. Vielen Dank dafür an Euch! Zu eurem Jubiläum dürft ihr stolz sein auf das Erreichte und das leidenschaftliche und professionelle Engagement Eurer ehrenamtlichen und hauptamtlichen Aktiven. Es bleibt natürlich noch viel zu tun. Neben der aktuellen Herausforderung, für die schnelle, komplette Elektrifizierung der Carsharingflotten u.a. finanzielle Unterstützung des Bundes zu erhalten, gilt es die Rahmenbedingungen für das Carsharing weiter so zu verbessern, dass Carsharing als zwingender Bestandteil städtischer und ländlicher Mobilität wahrgenommen wird – als neue individuelle Mobilität gemeinsam mit Smart Phone und ÖPNV. Viel Erfolg dabei! Der VCD wird dabei an eurer Seite stehen.“



Bild: privat

Kerstin Haarmann LL.M. MBA – Bundesvorsitzende, Verkehrsclub Deutschland e.V.

”

Für mich ist das wichtigste Ergebnis, dass sich der Bundesverband CarSharing seit Gründung Jahr für Jahr politisch eingesetzt hat, das Teilen von Autos salonfähiger zu machen – und dies nicht nur in Großstädten, sondern auch in kleineren Gemeinden und sogar auf dem Land. Damit trägt der Bundesverband CarSharing zur nachhaltigen Mobilität in ganz Deutschland bei.

Die Umweltziele in Deutschland, sei es im Klimaschutz oder zur Kreislaufwirtschaft, werden wir nur erreichen, wenn wir die Zahl der privaten Autos auf unseren Straßen deutlich reduzieren – dafür brauchen wir Carsharing. Der Bundesverband sollte sich politisch dafür einsetzen, dass wir 2030 doppelt so viele Fahrberechtigte im Carsharing begrüßen können wie heute – idealerweise dann in einer CO₂-neutralen Fahrzeug-Flotte.“



Bild: privat

Martin Schmied – Leiter Fachbereich I "Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien", Umweltbundesamt

Carsharing-Förderung in den Bundesländern



Bild: stadtmobil Stuttgart

Im September 2017 trat das Carsharinggesetz des Bundes (CsgG) in Kraft. Es hat die rechtliche Grundlage für eine systematische Carsharing-Förderung in Deutschland geschaffen. Das Gesetz sieht verschiedene Fördermaßnahmen vor:

- Kommunen können allgemeine Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ausweisen (§ 3 (2) CsgG). Diese reservierten Stellplätze kann jedes Carsharing-Fahrzeug in Anspruch nehmen, das eine amtliche Kennzeichnung nach CsgG besitzt.
- Kommunen können Parkgebühren für Carsharing-Fahrzeuge ermäßigen (§ 3 (2) CsgG).
- Kommunen können einzelnen Carsharing-Anbietern zugeordnete, reservierte Carsharing-Stellplätze als Sondernutzung genehmigen (§ 5 CsgG). Da hierbei der Bund nur die Regelungskompetenz für Straßen in seiner Straßenbaulast hat, beschränkt sich diese Fördermöglichkeit gemäß § 5 CsgG auf Stellplätze an Bundesfernstraßen, sprich Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen. Mittlerweile gibt es in den meisten Bundesländern auch Landesregelungen, die den Regelungsinhalt aus § 5 CsgG in Landesrecht übersetzen und damit auf alle Straßen in der Baulast der Länder und Kommunen übertragen. Der Umsetzungsstand stellt sich derzeit wie folgt dar:

In diesen Bundesländern sind Gesetze zur Umsetzung der Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing in Kraft getreten.

Baden-Württemberg
Bayern

Bremen
Hessen
Mecklenburg-Vorpommern
Niedersachsen
Nordrhein-Westfalen
Rheinland-Pfalz
Saarland
Sachsen
Schleswig-Holstein
Thüringen
Berlin

Diese Bundesländer sind der Meinung, dass die Sondernutzung für Carsharing von den Kommunen ohne besonderes Gesetz auf Landesebene umgesetzt werden kann.

Sachsen-Anhalt

Diese Bundesländer haben bisher keine Gesetzgebungs-Initiativen eingeleitet.

Brandenburg
Hamburg

- Als indirekte Wirkung des CsgG, d. h. durch die Einführung eines neuen Zusatzzeichens „Carsharing frei“ in der am 28.04.2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle wurde zudem die Möglichkeit geschaffen, dass Kommunen das Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen in Bewohnerparkzonen erlauben können – auch unabhängig von ausgewiesenen Carsharing-Stellplätzen.

Die derzeitige Bundesregierung fördert das Carsharing nicht

Die seit 2021 amtierende Regierungskoalition aus SPD, Grünen und FDP hatte in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart: „Digitale Mobilitätsdienste, innovative Mobilitätslösungen und Carsharing werden wir unterstützen und in eine langfristige Strategie für autonomes und vernetztes Fahren öffentlicher Verkehre einbeziehen.“ (Koalitionsvertrag Z 1619). Von der angekündigten Unterstützung ist bisher nichts zu sehen. Im Gegenteil: In einer Vereinbarung vom 28.03.2023 beschließt der Koalitionsausschuss unter anderem, dass die Bundesregierung „(...) über § 5 Absatz 4 Carsharinggesetz (CsgG) die CO₂-Neutralität zu einem Eignungskriterium für die Zulassung von Carsharing-Flotten ab 2026 machen“ wird. Damit wird der Fördergedanke des CsgG in diesem Punkt durch die Einführung von nicht erfüllbaren Zugangsbedingungen faktisch rückabgewickelt.

Das Carsharing ist mit 20,5 Prozent E-Anteil zwar ein Vorreiter der Umstellung auf CO₂-neutrale Antriebe. Eine CO₂-Neutralität der Flotten bis 2026 ist jedoch für die meisten Carsharing-Anbieter weder praktisch umsetzbar noch wirtschaftlich darstellbar. Das gilt insbesondere für Anbieter, die Carsharing in kleinen Städten oder im ländlichen Raum betreiben.

Während die Bundesregierung also nichts unternehmen möchte, als bestehende Förderbedingungen zu verschärfen, richten sich die Hoffnungen der Carsharing-Branche verstärkt auf die Bundesländer. Tatsächlich tut sich dort viel Positives bei der Förderung des Carsharing.

Innovative Carsharing-Förderung in Nordrhein-Westfalen

Das Land Nordrhein-Westfalen hat mit neuen Carsharing-Fördermaßnahmen gezielt an zwei Stellen angesetzt, an denen es bisher beim Ausbau der Carsharing-Angebote hakt: Das Land unterstützt die Kommunen bei der Etablierung von Carsharing-Angeboten in Gebieten, in denen es bisher kein Carsharing gibt. Eine zweite Förderung sorgt dafür, dass an Carsharing-Stationen im öffentlichen und privaten Raum die nötige Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge entstehen kann.

Im Juli 2022 sind in Nordrhein-Westfalen neue Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements in Kraft getreten. Sie beinhalten auch eine neue Förderung der Einführung von Carsharing-Diensten. Es handelt sich hierbei um eine Anschubfinanzierung für stationsbasiertes Carsharing, die dann gewährt wird, „wenn im betreffenden Gebiet noch (...) kein Anbieter tätig ist“. Der Höchstbetrag der Zuwendung je Fahrzeug und Kalenderjahr beträgt 5.000 Euro. Die Förderung erfolgt als Fehlbearbeitungsfinanzierung und wird für maximal drei Jahre gewährt. Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Kreise. Diese müssen für den gewünschten Carsharing-Betrieb, der gefördert werden soll, einen externen Dienstleister (= Carsharing-Anbieter) beauftragen, dem sie dann einen finanziellen Ausgleich je Fahrzeug bis zur Maximalhöhe garantieren. Die Kommunen müssen vor der Beantragung der Förderung nachweisen, dass in dem geförderten Gebiet bisher kein Carsharing existiert, ein neues Angebot aber sehr wahrscheinlich nach der Förderperiode eigenwirtschaftlich betrieben werden kann.

Diese Förderung setzt direkt bei heutigen Problemen in der Expansion der Carsharing-Anbieter an: Diese leisten die Expansion bisher eigenwirtschaftlich und auf eigenes Risiko. Sie konzentrieren sich dabei deshalb vor allem auf (potenziell) nachfragestarke Gebiete, in denen wirtschaftliche Tragfähigkeit schnell gegeben ist. Es gibt jedoch viele Lagen, in denen die Carsharing-Nachfrage nicht kurzfristig, aber durchaus im Verlauf von drei bis fünf Jahren so entwickelt werden kann, dass ein wirtschaftlich tragfähiges Carsharing-Angebot möglich wird. Die Landesregierung versucht mit ihrer Förderung die Expansion in solche Gebiete zu beschleunigen. Die Förderhöhe pro Fahrzeug ist dabei so gewählt, dass rund die Hälfte der tatsächlichen Bereitstellungskosten eines Carsharing-Fahrzeugs abgedeckt werden.

Auch den Aufbau einer Carsharing-fähigen Ladeinfrastruktur unterstützt das Land Nordrhein-Westfalen innovativ: Carsharing-Anbieter können einen Zuschuss von 40 Prozent für nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen erhalten. Die Förderhöchstgrenze beträgt 1.500 Euro pro Ladepunkt. Für jede Carsharing-Station kann zudem ein Zuschuss für den Stromnetzanschluss von bis zu 15.000 Euro der zuwendungsfähigen Ausgaben beantragt werden. Die Förderquote liegt ebenfalls bei 40 Prozent. Diese Förderung ist vor allem deshalb bemerkenswert, weil sie erstmals das Problem der Erstellung von Ladeinfrastruktur an Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum adressiert, dass im übrigen Deutschland bisher vollkommen ungelöst ist. Einziger Kritikpunkt ist die Förderquote, die mit 40 Prozent zu niedrig ausfällt.

Baden-Württemberg entwickelt eine Carsharing-Strategie

In den Jahren 2022 und 2023 hat die Landesregierung Baden-Württemberg ein umfassendes „Landeskonzzept Mobilität und Klima“ erarbeitet. Im Themenfeld „Mobilität mit weniger Pkw ermöglichen“ wurde dabei auch die Maßnahme „Carsharing“ aufgenommen. Ziel des Landes ist es, flächendeckend bedarfsgerechte Carsharing-Angebote als Alternative zur Abhängigkeit vom privaten Pkw zu schaffen. Die Zielgröße für den Carsharing-Ausbau liegt momentan bei 5 Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner*innen. Das wäre aber im Vergleich zu heute äußerst ambitioniert. Baden-Württemberg belegt zwar im Vergleich der Carsharing-Versorgung in Flächenländern bereits einen Spit-

zenplatz, trotzdem werden dort derzeit nur rund 0,5 Carsharing-Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner*innen bereitgestellt. In Karlsruhe, der Stadt mit der besten Carsharing-Versorgung in Deutschland, kommen auf 1.000 Einwohner*innen zurzeit 4,34 Carsharing-Fahrzeuge.

Das Land will in einer „Carsharing-Strategie 2030“ beschreiben, wie die Umsetzung eines erheblichen Angebotsausbaus gelingen kann. Ein wissenschaftliches Gutachten zur Vorbereitung dieser Strategie wurde Anfang 2023 in Auftrag gegeben. Ergebnisse des Gutachtens sollen Ende 2023 vorliegen.

Auf ein Wort zu 25 Jahren bcs

”

Der Bundesverband CarSharing (bcs) hat in den letzten 25 Jahren für eine nachhaltige Veränderung der Mobilitätslandschaft in Deutschland beigetragen. Carsharing ist ein fester Bestandteil der Mobilität geworden und eine umweltfreundliche Alternative zum privaten Pkw. In den nächsten zehn Jahren sollte der bcs seine politischen Schwerpunkte darauf setzen, den Carsharing-Sektor weiter auszubauen und zu stärken. Dazu gehört die Schaffung von Rahmenbedingungen für Carsharing-Unternehmen, um deren wirtschaftliche Rentabilität sicherzustellen. Zudem ist wichtig, dass die Politik Anreize schafft, um den Umstieg vom Besitz eines Autos zum Carsharing zu erleichtern. Dadurch entstehen Vorteile für Nutzende, die Förderung der multimodalen Mobilität und die Bereitstellung nachhaltiger Verkehrsmittel.“



Bild: privat

PD Dr.-Ing. Martin Kagerbauer – Mitglied der Institutsleitung am Institut für Verkehrswesen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

”

Die Gründung des Bundesverband CarSharing (bcs) war zwar nicht der Beginn des Autoteilens in Deutschland, aber ein wichtiger Schritt in Richtung Professionalisierung. In 25 Jahren unermüdlicher Verbandsarbeit hat der bcs maßgeblich dazu beigetragen, dass aus dem Nischenkonzept eine etablierte Mobilitätsalternative geworden ist und sich die rechtlichen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Carsharing verbessert haben. Carsharing beschränkt sich längst nicht mehr auf urbane Gebiete, sondern hat auch in ländlichen Regionen Fuß gefasst. Die zukünftige Herausforderung wird es sein, das Angebot weiter in die Fläche zu bringen und dem bis heute wachsenden Pkw-Bestand etwas entgegen zu setzen, damit Mobilität ohne eigenes Auto für immer mehr Menschen gelebte Alltagspraxis wird.“



Bild: privat

Dr. Claudia Nobis – Gruppenleiterin „Gestaltung stadt-regionaler Mobilitätsräume“, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

Carsharing muss wohnortnah sein



Bild: WOGEMO München eG

Carsharing muss wohnortnah sein – am besten von Anfang an, wenn neue Wohnquartiere gebaut werden. Rund drei Viertel unserer Wege starten vor der eigenen Haustür. Deshalb unterstützt der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) die durch den Verkehrsclub Deutschland (VCD) erarbeitete Charta „Intelligente Mobilität im Wohnquartier“ als Erstunterzeichner.

Wohnen und Mobilität müssen zusammen gedacht werden. Kommunen und Wohnungswirtschaft sollten Carsharing-Anbieter und weitere Mobilitätsdienstleister, die zur Verkehrsentslastung beitragen, deshalb frühzeitig in den Planungsprozess zum Um- oder Neubau von Wohnquartieren einbinden. So kann eine klima-, sozial- und ressourcengerechte Mobilität im Wohnquartier erreicht werden.

Klimafreundliche Mobilitätsangebote müssen private Pkw überflüssig machen

Die meisten Parkplätze beim Bau neuer Wohnquartiere sind überdimensioniert und teuer. Sie schaffen falsche Anreize für private Pkw und stehen dem Erreichen der Klimaschutzziele und lebenswerten Städten entgegen.

Wohnungswirtschaft und Kommunen bevorzugen inzwischen statt starrer Stellplatzschlüssel zunehmend intelligente Mobilitätskonzepte. Dazu gehören der Radverkehr, Busse und Bahnen sowie das Carsharing.

Chance, wenn sich Mobilitätsroutinen verändern

Mobilitätsroutinen verändern sich selten und werden oftmals nur dann überdacht, wenn sich bei den Menschen die Wohn- oder Arbeitsbedingungen verändern oder die Beschaffung eines neuen Fahrzeugs ansteht. Wenn alternative Mobilitätsangebote zum privaten Pkw bestenfalls schon vor dem Einzug vorhanden sind, können sie von Anfang an das Mobilitätsverhalten verändern, sodass der private Pkw überflüssig wird. Carsharing ergänzt den Umweltverbund und liefert damit ein unverzichtbares Angebot für den klimaneutralen und ressourcenschonenden Verkehr der Zukunft. Damit das erfolgreich gelingt, braucht es deutlich mehr Unterstützung seitens des Bundes und der Länder. Dazu gehört

auch die im Koalitionsvertrag verabredete Reform des Straßenrechts, die den Kommunen mehr Gestaltungsspielräume gibt, um lebenswerte Wohnquartiere zu entwickeln.

Der bcs hat bereits zur Bundestagswahl 2021 in seinem Nationalen Entwicklungsplan umfangreiche Vorschläge unterbreitet. Eine Kernforderung darin ist, dass in städtischen Lagen kein Haushalt weiter als 400 Meter von der nächsten Carsharing-Station entfernt ist. Bund und Länder müssen dazu die Kommunen finanziell unterstützen, um das Carsharing-Angebot in der Fläche auszubauen und zu verdichten.

Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz in Bremen

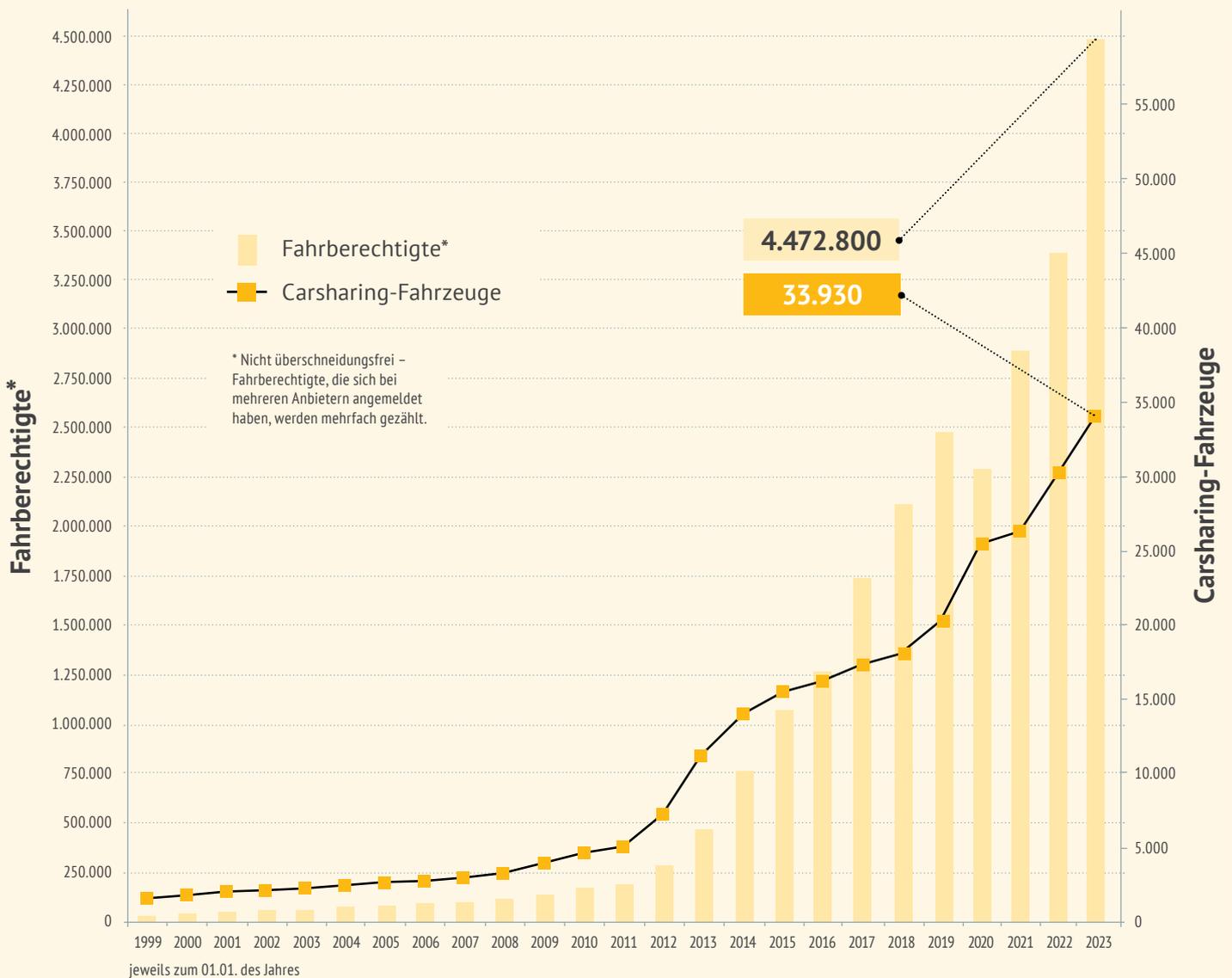
Die Stadtgemeinde Bremen hat die Idee, nachhaltige Mobilitätskonzepte direkt mit Neubauvorhaben zu verbinden, zu einem regulativen Instrument im Rahmen des Bauantragsverfahrens weiterentwickelt.

Bis zum Jahr 2013 erlegte das Bremer Stellplatzortsgesetz (StellplOG) Bauträgern die Pflicht auf, Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradstellplätze zu schaffen oder einen finanziellen Ausgleich für nicht errichtete Stellplätze an die Stadt zu bezahlen. 2013 wurde eine zusätzliche Regelung in das Gesetz eingefügt, welche es Bauträgern ermöglichte, die Ablösesumme in Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zu investieren. Ziel der Stadt war es Anreize für Bauträger zu schaffen, in neu errichteten Gebäuden (Wohnen sowie Gewerbe) den neuen Mieter- und Käufer*innen direkt beim Einzug nachhaltige Verkehrsmittel als Alternative zum Pkw-Besitz anzubieten.

2022 hat die Stadt Bremen diesen Ansatz in einem Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz nochmals weiterentwickelt. Aus der bloßen Möglichkeit, ein Mobilitätskonzept zu implementieren, wurde nun eine Verpflichtung gemacht, um eine flächendeckendere Umsetzung zu erreichen sowie autoarmes und autofreies Bauen zu erleichtern. Die Verpflichtung wird flankiert durch die Pflicht, Bewohner*innen von Neubauten rechtzeitig und angemessen über das vorgesehene Mobilitätskonzept zu informieren. Die Stadt hat zudem ein Portfolio in Betracht kommender Mobilitätsangebote definiert, aus dem die Bauträger*innen wählen können und müssen. Zu diesem Portfolio gehört auch die Einrichtung von Carsharing-Stationen im oder am Gebäude. Der Bremer Ansatz kann als vorbildlich für die Förderung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten im Neubau bezeichnet werden.

Carsharing-Statistik

Marktentwicklung

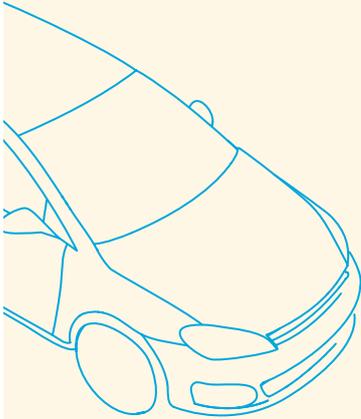


Sowohl die Nachfrage nach Carsharing als auch das Carsharing-Angebot in Deutschland haben sich im vergangenen Jahr sehr positiv entwickelt. Die Zahl der Fahrberechtigten, der Fahrzeuge und der Orte mit einem Carsharing-Angebot ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegen. Zum Stichtag 1. Januar 2023 waren in Deutschland 4.472.800 Fahrberechtigte für das Carsharing angemeldet. Das sind 31,8 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Zahl der angebotenen Carsharing-Fahrzeuge hat

sich im gleichen Zeitraum um 12,4 Prozent auf jetzt 33.930 Fahrzeuge erhöht.

Das Carsharing-Angebot wächst weiter stark in der Fläche. Zum Jahreswechsel gab es in Deutschland 1.082 Städte und Gemeinden mit einem Carsharing-Angebot. Das sind 147 Orte mehr als im Vorjahr. Neue Angebote sind vor allem in kleineren Städten und Gemeinden im ländlichen Raum hinzugekommen. Mittlerweile gibt es in Deutschland 925 Orte unter 50.000 Einwohner*innen mit einem Carsharing-Angebot.

Marktstruktur



Stationsbasiertes Carsharing
und kombinierte Systeme**

Free-floating
Carsharing

Anzahl der Fahrzeuge

15.360

18.570

davon 1.310 free-floating Fahrzeuge in
kombinierten Systemen**

**Anzahl der
Carsharing-Anbieter**

245

4

**Städte und Gemeinden
mit einem Carsharing-
Angebot**

1.078

34

davon 30 Orte mit
kombinierten Systemen**

davon 15 Orte Einzelstandorte
oder Gewerbegebiete

**Anzahl der
Fahrberechtigten***

907.580

3.565.220

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

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

Das stationsbasierte Carsharing ist für die Verbreitung des Carsharing in der Fläche verantwortlich: In 1.078 der 1.082 Carsharing-Orte wird diese Variante des Autoteilens bereitgestellt. Das reine free-floating Carsharing ist in 34 Städten vertreten, hauptsächlich in Metropolen wie Berlin, Hamburg und München sowie in einigen Umlandgemeinden dieser Städte. In diesen Geschäftsgebieten stellen die Anbieter oft mehrere tausend Fahrzeuge bereit. Kombinierte (stationsbasiert/free-floating) Angebote gibt es in 30 Orten in Deutschland.



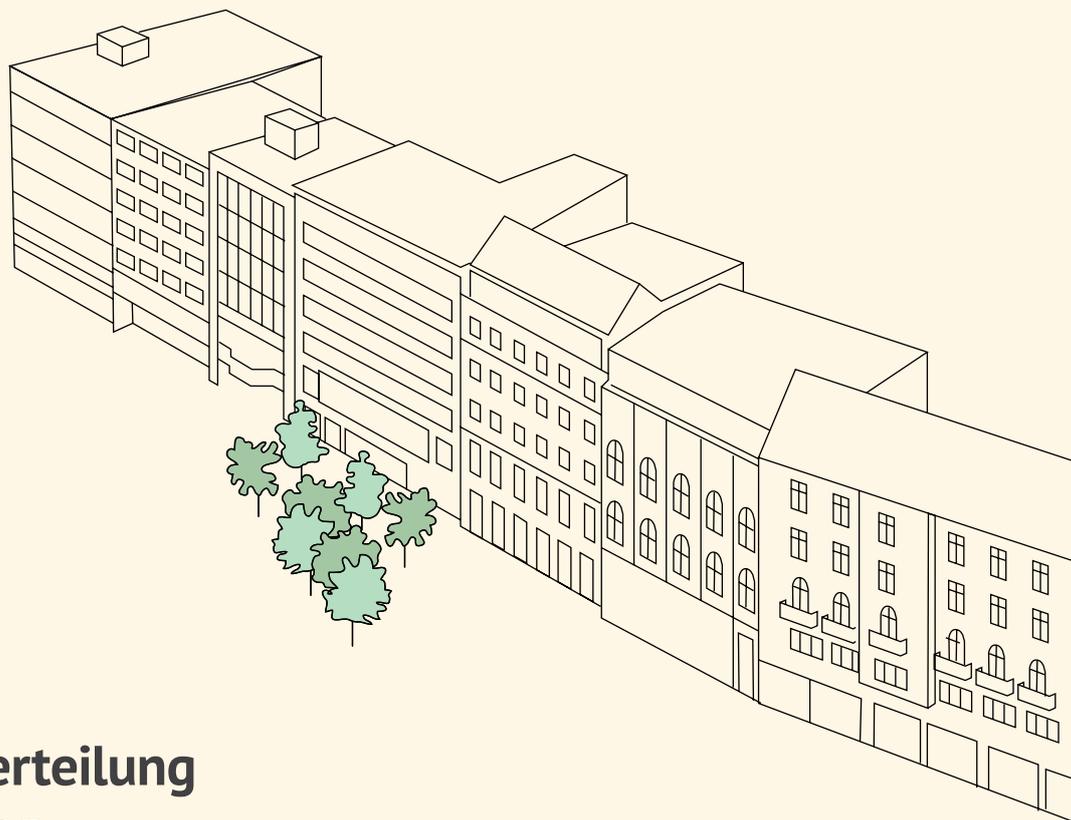
Entwicklung bei den Anbietern

	Carsharing-Anbieter	Carsharing-Variante
1.	Miles	Free-floating
2.	Share Now	Free-floating
3.	stadtmobil	Kombiniert*
4.	cambio	Kombiniert*
5.	Sixt share	Free-floating
6.	teilAuto (Mobility Center)	Kombiniert*
7.	book-n-drive	Kombiniert*
8.	scouter	Stationsbasiert
9.	deer	Stationsbasiert
10.	Stattauto München	Stationsbasiert

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

Auf Anbieterseite war der deutsche Carsharing-Markt im Jahr 2022 in erheblicher Bewegung. So wurde etwa der große, rein elektrische Free-floating-Anbieter WeShare durch die Firma Miles übernommen. Das stationsbasierte Unternehmen Greenwheels hat sich ganz vom deutschen Markt zurückgezogen. Aber auch bei den kleineren Anbietern waren einige Geschäftsaufgaben zu verzeichnen. Gleichzeitig haben zahlreiche neue Anbieter den Betrieb aufgenommen. Die Zahl der Carsharing-Anbieter in Deutschland

wuchs deshalb gegenüber dem Vorjahr in der Summe um sechs Anbieter. Somit bieten 249 Unternehmen, Genossenschaften und Vereine Carsharing in Deutschland an. Stationsbasiertes Carsharing und kombinierte (stationsbasiert/free-floating) Systeme werden von 245 Anbietern bereitgestellt. Reines free-floating Carsharing wird von insgesamt vier Anbietern in Deutschland bereitgestellt. Der Markt wird von den drei Anbietern Miles, Share Now und Sixt share dominiert.



Räumliche Verteilung von Carsharing

Gemeindegroßenklasse	Anzahl Kommunen mit Carsharing-Angebot	Anteil an allen Kommunen
Großstädte (ab 100.000 Einw.)	73	91,3 %
50.000 – 99.999 Einw.	84	74,3 %
20.000 – 49.999 Einw.	247	48,9 %
unter 20.000 Einw.	678	6,7 %
Gesamt	1.082	10 %

Carsharing ist kein Großstadtphänomen. In 678 Orten mit weniger als 20.000 Einwohner*innen gibt es inzwischen mindestens ein Carsharing-Angebot.

In knapp der Hälfte aller Kommunen (48,9 Prozent), deren Einwohner*innenzahl zwischen 20.000 und 50.000 liegen, wird Carsharing bereitgestellt.

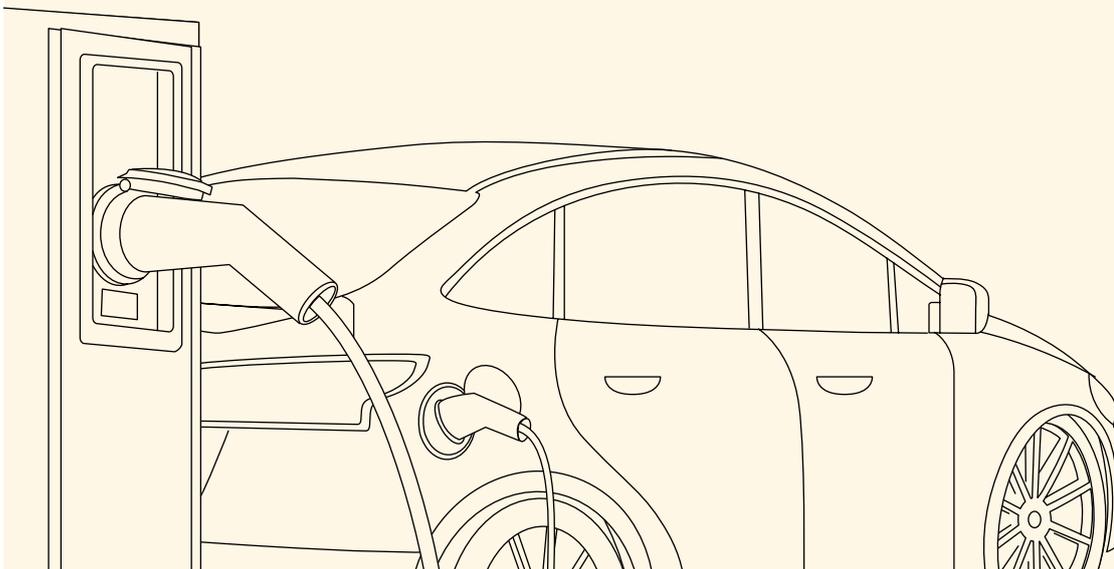
E-Carsharing

	E-Anteil in Prozent (01.01.2022)	E-Anteil in Prozent (01.01.2023)
Batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in Hybride im deutschen Carsharing	23,3 %	20,5 %
Batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in Hybride in der Pkw-Flotte national D	2,4 %	3,9 %

(Quelle: KBA)

Die deutschen Carsharing-Anbieter sind weiterhin Vorreiter in Sachen Elektromobilität: Zum Stichtag 1. Januar 2023 waren 6.970 der 33.930 Carsharing-Fahrzeuge E-Autos. Das entspricht einer E-Quote von 20,5 Prozent.

Zum Vergleich: Laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) lag der Anteil aller E-Fahrzeuge (inklusive Plug-in-Hybriden) an der nationalen Pkw-Flotte zum Stichtag bei 3,9 Prozent. Allerdings: Im vergangenen Jahr lag der E-Anteil im Carsharing noch bei 23,3 Prozent. Der prozentuale Rückgang zeigt an, dass der E-Anteil nicht mehr mit der Carsharing-Flotte mitwächst.

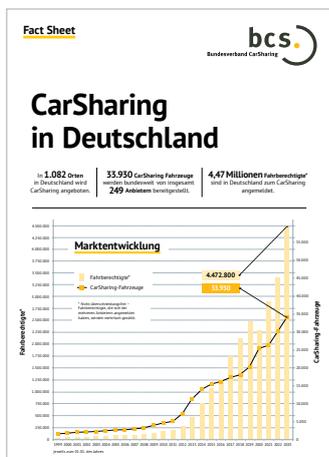


Stand: 01.01.2023
Bundesverband
CarSharing e.V. (bcs)

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 zur Verfügung oder können in gedruckter Fassung – auch in mehreren Exemplaren – in der bcs-Geschäftsstelle bestellt werden.



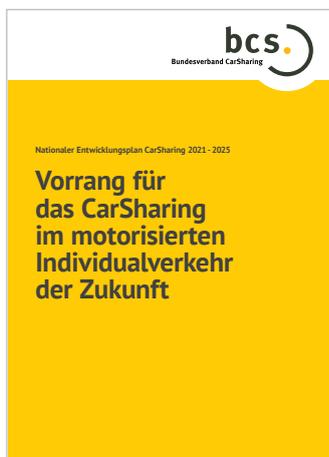
Fact Sheet: CarSharing in Deutschland



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: bcs / Marta Ricci Design*

