

Jahresbericht

Carsharing in Deutschland 2023/2024

Vorwort

Carsharing ist Auto-Mobilität in einer neuen Form: öffentlich, flächensparsam, energieeffizient und eng verbunden mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbands. Für rund die Hälfte der autobesitzenden Haushalte in Deutschland ist Carsharing zudem die preiswertere Alternative zum eigenen Auto.

Der Bundesverband Carsharing und seine Mitglieder haben sich zum Ziel gesetzt, möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern in Deutschland die Möglichkeit zu geben, ihre Auto-Mobilität mit Carsharing neu zu organisieren. Deswegen ist der flächendeckende Ausbau des Carsharing für uns das wichtigste strategische Ziel. In dieser Zielsetzung sind wir uns mit den meisten Kommunen in Deutschland einig.

Wir sind bereits auf einem guten Weg: In über 1.200 Kommunen in Deutschland gibt es mittlerweile ein Carsharing-Angebot. Die Anzahl der angemeldeten Fahrberechtigten hat zuletzt deutlich die Marke von 5 Millionen überschritten. Mehr als 200 Kommunen haben sich seit Inkrafttreten des Carsharinggesetzes im Jahr 2017 auf den Weg gemacht und bauen eine Carsharing-Infrastruktur im öffentlichen Raum auf. In Bremen und Nordrhein-Westfalen gibt es zudem wichtige Beispiele für die Förderung eines systematischen Carsharing-Ausbaus auf Landesebene.

Was nach wie vor fehlt, ist eine Carsharing-Strategie des Bundes für ganz Deutschland. Dabei wäre dies so naheliegend: Deutschland ist weltweit der Leitmarkt für Carsharing, alle wichtigen Carsharing-Innovationen kommen von hier. Die Förderung des Carsharing würde zur Dekarbonisierung des Verkehrs beitragen, würde Pkw-Mobilität für breite Bevölkerungsschichten langfristig bezahlbar halten und wäre zugleich ein Stück Industriepolitik, das den Standort Deutschland stärkt. Denn in Zukunft werden Städte überall auf der Welt nach Möglichkeiten suchen, um Automobilität in einer optimierten, effizienten und kostengünstigen Form neu zu organisieren.

Die deutschen Carsharing-Anbieter sind zuversichtlich, dass sich die Branche dauerhaft auf Wachstumskurs befindet. Bis zum Jahr 2045 wird Carsharing so breit verfügbar sein, dass wir eine Mehrheit der Führerscheinbesitzer*innen in Deutschland dazu einladen können, in die nachhaltige und zukunftsfähige Automobilität einzusteigen. Eine Carsharing-Strategie für Deutschland würde diese Hochskalierung deutlich beschleunigen. Wie gut wir in den letzten zwölf Monaten vorangekommen sind und welche Themen uns besonders bewegt haben, davon berichten wir auf den folgenden Seiten.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen und freuen uns darüber, wenn Sie uns direkt ansprechen – mit Lob, mit Fragen oder mit Kritik.

Gunnar Nehrke, Geschäftsführer Bundesverband Carsharing e.V.



Bild: Bundesverband Carsharing e.V.

Verkehrsentlastung durch Carsharing

Carsharing trägt zur Lösung von zwei zentralen Problemen bei, die unser heutiges Verkehrssystem belasten: Carsharing reduziert den hohen Platzverbrauch des ruhenden Pkw-Verkehrs in den Städten. Und Carsharing ist die Grundlage für eine Dekarbonisierung des Verkehrs durch Verlagerung von heutigen Autofahrten auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

Carsharing schafft kostengünstig Platz

Haushalte, die ins Carsharing einsteigen, sehen oft keinen Bedarf mehr für einen eigenen Pkw und schaffen diesen dauerhaft ab. Da private Pkw in Deutschland im Durchschnitt pro Tag weniger als eine Stunde genutzt werden, lassen sich die Pkw-Nutzungswünsche

mehrerer Haushalte auf wenigen Fahrzeugen bündeln. Carsharing reduziert so die Zahl der insgesamt benötigten Pkw und Stellplätze, das zeigen zahlreiche Messungen in großen und kleinen Kommunen, die der Bundesverband Carsharing und seine Mitglieder in den letzten Jahren durchgeführt haben. Ein Carsharing-Fahrzeug kann bis zu 16 private Pkw ersetzen. Betrachtet man nur innenstadtnahe Wohnquartiere kann die Ersetzungsleistung sogar noch höher ausfallen.

Durch die verbesserte Effizienz gegenüber dem privaten Pkw-Besitz ist Carsharing die kostengünstigste Methode, um den öffentlichen Straßenverkehr vom ruhenden Pkw-Verkehr zu entlasten. Die Einrichtung eines Carsharing-Stellplatzes im öffentlichen Raum kostet etwa 3.000 Euro. Der Bau einer oberirdischen Quartiersgarage kostet zwischen 14.000 und 22.000 pro Stellplatz. Bei einem Carsharing-Fahrzeug, das 10 private Pkw ersetzt, beträgt der Kostenvorteil des Carsharing gegenüber der Quartiersgarage also zwischen 137.000 und 217.000 Euro.

Carsharing verändert das Mobilitätsverhalten

Carsharing-Kund*innen nutzen Autos im Durchschnitt seltener als Autobesitzer*innen, Fahrrad und ÖPNV spielen in ihrem Modal Split eine größere Rolle als in der Vergleichsbevölkerung. Die veränderte Verkehrsmittelwahl senkt den Pkw-Anteil am fließenden Verkehr. Dieser Effekt stellt sich vor allem bei Carsharing-Nutzer*innen ein, die einen oder mehrere private Pkw abschaffen. Der Grund für die veränderte Verkehrsmittelwahl ist die flexible Kostenstruktur des Sharing. In Carsharing-Haushalten fallen Kosten für Pkw-Mobilität nur an, wenn tatsächlich ein Auto eingesetzt wird.

Carsharing-Haushalte können dadurch für jeden Weg das Verkehrsmittel wählen, das die beste, kostengünstigste und bequemste Wahl ist. Davon profitieren die Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Für autobesitzende Haushalte fallen hingegen gleich zu Beginn hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten an, die sich nur lohnen, wenn das Auto dann auch für viele Wege eingesetzt wird. Dadurch entsteht ein hoher „Pkw-Nutzungsdruck“. Durch die veränderte Verkehrsmittelwahl der teilnehmenden Haushalte ist Carsharing ein wichtiges Instrument, um Treibhausgas-Einsparungen im Verkehr zu erreichen.

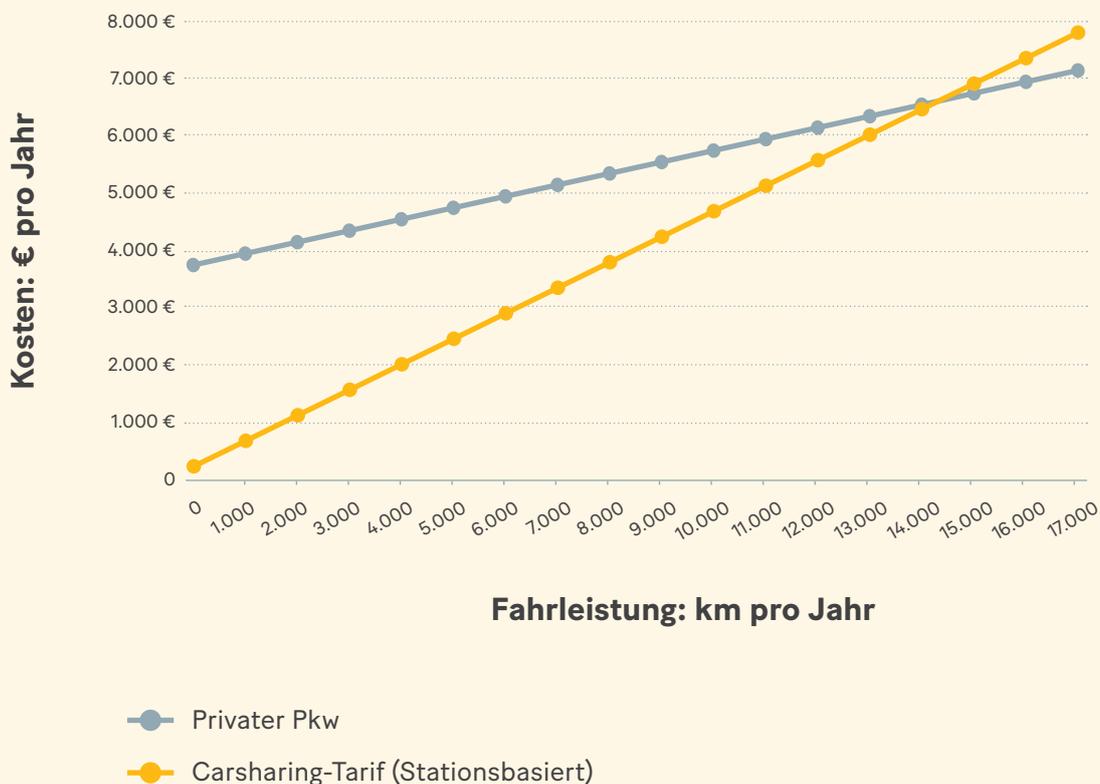
Messung der verkehrsentlastenden Wirkung von Carsharing

Die verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing kann gemessen werden. Die Wirkung des Carsharing auf den Pkw-Bestand wird in der Ersetzungsquote ausgedrückt („Pro Carsharing-Fahrzeug wurden X private Pkw in den teilnehmenden Haushalten abgeschafft oder nicht neu angeschafft“). Für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens durch Carsharing wird die Reduktionsquote als Indikator verwendet („Pro Carsharing-Fahrzeug wurden in den teilnehmenden Haushalten X private Pkw abgeschafft“).

Der bcs gibt den Evaluationsstandard „Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen“ heraus. Dieser ist eine öffentlich bereitgestellte Methode, mit der die verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing-Angeboten gemessen und dargestellt werden kann. Carsharing-Unternehmen können Evaluationen nach dem bcs-Standard durchführen oder einen Dienstleister ihrer Wahl damit beauftragen.

Carsharing ist kostengünstige Pkw-Mobilität

Kostenvergleich: Privater Pkw vs. Carsharing



Carsharing wirkt nicht nur verkehrsentlastend, Carsharing ist auch finanziell für viele Haushalte attraktiv. Der Einstieg ins Carsharing lohnt sich vor allem für Menschen, die nicht täglich lange Strecken mit dem Auto fahren. Bis zu einer Pkw-Fahrleistung von 14.000 Kilometern pro Jahr (38,5 Pkw-Kilometer pro Tag) ist Carsharing günstiger als ein neu angeschafftes eigenes Auto. Das zeigen Preisvergleiche

zwischen Carsharing-Tarifen und den Kosten des privaten Pkw-Besitzes, die der Bundesverband Carsharing jährlich durchführt. Laut der Studie MiD 2017 haben gegenwärtig 45 Prozent der autobesitzenden Haushalte in Deutschland eine Jahresfahrleistung von 14.000 Kilometern oder weniger. Für die meisten dieser Haushalte dürfte Carsharing die günstigere Form der Pkw-Mobilität sein.



Bild: teil.Auto.net

Unser Ziel: Carsharing flächendeckend ausbauen

Der Bundesverband Carsharing und seine Mitglieder haben sich zum Ziel gesetzt, möglichst viele Bürgerinnen und Bürger in Deutschland zu ermöglichen, ihre Pkw-Mobilität bezahlbar und attraktiv, klimaverträglich und ressourcenschonend mit Carsharing zu organisieren. Das bedeutet für uns konkret:

- Für möglichst viele Haushalte sollen in fußläufiger Entfernung (max. 400 Meter) Carsharing-Fahrzeuge verfügbar sein, die in hohem Maß private Pkw ersetzen.
- Eine gleichbleibend bedarfsgerechte Verfügbarkeit der Carsharing-Fahrzeuge ist jederzeit gewährleistet.

Diese Zielsetzung ist zuallererst ein Auftrag an uns selbst: Die Carsharing-Branche muss finanziell, technisch und operativ in der Lage sein, eine nennenswerte Skalierung und Verdichtung ihres Angebots zu schaffen. Wir sehen uns für dies Ziel gut aufgestellt. Die Zahl der Kund*innen und bereitgestellten Fahrzeuge im deutschen Carsharing steigt seit Jahren stetig. Die meisten Anbieter haben es geschafft eigenwirtschaftlich tragfähige Geschäftsmodelle zu entwickeln – trotz niedriger Endkund*innenpreise. Die digitalen Hintergrundsysteme und Apps sind weltweit führend, was Leistungsstärke und Kund*innenfreundlichkeit betrifft. Deutschland ist in Europa der Leitmarkt für Carsharing.

Neben den eigenen Anstrengungen der Branche wären gute Rahmenbedingungen für eine weitere Hochskalierung des Carsharing-Angebots hilfreich. Es gibt ein ganzes Bündel von Maßnahmen, mit denen Bund, Länder und Kommunen das Ziel des flächendeckenden Carsharing-Ausbaus unterstützen können:

- Herstellung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum
- Verpflichtung zu Erstellung von Carsharing-Stationen im Neubau
- Förderung Carsharing-fähiger Ladeinfrastruktur
- Vereinfachung der Besteuerung von Mobilitätsbudgets für Arbeitnehmer*innen
- Einführung eines digitalen Führerscheins
- Verbesserung der Zugänglichkeit von Fahrzeugdaten
- Ermöglichung der Erprobung teleoperierter Carsharing-Fahrzeuge

Bei vielen dieser Maßnahmen stehen wir noch am Anfang oder sehen zurzeit, dass die Politik kein Interesse daran hat, die Carsharing-Branche zu unterstützen. So stellen wir beispielsweise fest, dass Sharing-Fahrzeuge im Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung nach wie vor nicht berücksichtigt sind. Die herstellerunabhängige Zugänglichkeit von Fahrzeugdaten wird von der Bundesregierung ebenfalls nicht adressiert. Und jüngst bereitet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ein Mobilitätsdatengesetz vor, das die Geschäftsmodelle der Carsharing-Anbieter in nie dagewesener Weise in Gefahr bringt, anstatt sie zu fördern.

Es gibt jedoch ein Thema, bei dem wir uns bereits mitten in der erfolgreichen Umsetzung befinden: Die Kommunen in Deutschland schaffen im erheblichen Umfang Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum. Solche Stellplätze ermöglichen es dem besonders verkehrsentlastenden stationsbasierten Carsharing, an öffentlichen Straßenraum für Nicht-kund*innen sichtbar zu werden. Für free-floating Carsharing erleichtern sie in Gebieten mit hohem Parkdruck die Bereitstellung und reduzieren Parksuchverkehre. Carsharing-Stellplätze sind zudem die wichtigste Vorbedingung für die Bereitstellung einer Carsharing-fähiger Ladeinfrastruktur.

Bund und Länder haben mit ihren Carsharing-Gesetzen seit 2017 den Rechtsrahmen für die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum geschaffen, über 200 Kommunen beschäftigen sich bereits mit der Umsetzung. Diese Erfolgsgeschichte wäre für eine Hochskalierung des Carsharing-Angebots nutzbar: Durch eine gezielte Förderung des Aufbaus von Planungskapazitäten für Carsharing-Konzepte in den kommunalen Verwaltungen kann der flächendeckende Carsharing-Ausbau in Deutschland nachhaltig beschleunigt werden. Dies wäre die wichtigste Maßnahme, um die verkehrsentlastenden Effekte des Carsharing breit zu nutzen.



Bild: Bundesverband Carsharing e. V.

Best Practice für kommunale Carsharing-Konzepte

Der Bundesverband Carsharing unterstützt die Kommunen mit mehreren Beratungsangeboten bei der Umsetzung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum: Unser Leitfaden für die Umsetzung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum erläutert den gesetzlichen Rahmen und thematisiert alle Schritte der Umsetzung. Unsere Muster-Bekanntmachung für ein Zuteilungsverfahren für zugeordnete Carsharing-Stellplätze bietet gesammelt alle Dokumente, die eine Kommune braucht, um ein Zuteilungsverfahren rechtssicher durchzuführen und die Sondernutzung für Carsharing zu regeln. Unsere persönliche Beratung der Kommunen dient dazu, erste Fragen zu klären, Konzepte zu entwickeln oder Ausschreibungsunterlagen zu optimieren.

Aus unseren Beratungsprojekten haben wir gelernt, dass die Frage, wie und wo eine Kommune Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum schafft, oft zu einer breiter angelegten Frage führt: Was ist das optimale Carsharing-Konzept für eine Kommune?

Mittlerweile können wir aus den uns vorliegenden Praxisbeispielen, aus Erfahrungen der Kommunen und der Carsharing-Anbieter sowie aus unseren Forschungsprojekten zur verkehrsentlastenden Wirkung des Carsharing eine klare Best-Practice für kommunale Carsharing-Konzepte ableiten:

- Das ideale Carsharing-Angebot ist verkehrsentlastend, bei den Kund*innen beliebt und ohne Zuschüsse des Steuerzahlers langfristig wirtschaftlich tragfähig. Carsharing-Angebote können alle drei Ziele gleichzeitig erreichen. Die verkehrsentlastende Wirkung und die Kund*innenzufriedenheit hängen wesentlich vom Produktzuschnitt des Carsharing-Angebots ab. Stationsbasiertes Carsharing ist die Basis für hohe Verkehrsentlastung und hohe Kund*innenzufriedenheit. Free-floating Carsharing dient als Ergänzung in hoch verdichteten urbanen Gebieten. Die Basis der Carsharing-Versorgung ist ein engmaschiges Stationsnetz im öffentlichen Straßenraum. Die Stationen haben idealerweise maximal 400 Meter Einzugsgebiet, liegen vorrangig in Wohnstraßen und haben zwei bis vier Stellplätze. Diese Grundversorgung wird ergänzt mit größeren Mobilstationen an Verkehrsknotenpunkten und Haltepunkten des ÖPNV sowie öffentlich zugänglichen Carsharing-Stationen in Neubauten. Letztere fördern die Kommunen am besten, indem sie die Erstellung nachhaltiger Mobilitätskonzepte für den Wohnungsneubau verpflichtend machen.
- Wichtigster Schlüssel zur eigenwirtschaftlichen Tragfähigkeit von Carsharing-Angeboten ist die richtige Expansionspolitik: Die Entwicklung eines nachfrageschwachen Carsharing-Standorts zu einem wirtschaftlich tragfähigen Standort dauert durchschnittlich fünf Jahre. Es ist deshalb nicht so einfach, nachfrageschwache Lagen schnell zu erschließen. Den flächendeckenden Ausbau eines Carsharing-Angebots beginnt man am besten in den nachfragestarken Lagen und arbeitet sich dann zu den nachfrageschwachen Lagen vor. Das Verhältnis von nachfragestarken zu nachfrageschwachen Lagen sollte etwa 5:1 betragen. Dadurch haben die beteiligten Carsharing-Anbieter die nötige finanzielle Grundlage, um die nachfrageschwachen Standorte langfristig mitfinanzieren zu können. Der Carsharing-Ausbau sollte sich zudem zunächst auf Gebiete konzentrieren, in denen Anwohner*innen für den Weg zur Arbeit oder Ausbildung den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen können. Carsharing-Angebote abseits solcher Gebiete sind möglich, aber verkehrspolitisch nicht vordringlich. Nicht nur innenstadtnahe Lagen genügen diesem Kriterium. Meist gibt es auch ÖPNV- oder Radinfrastruktur-Achsen in die Peripherie und den ländlichen Raum hinein, entlang derer sich der Carsharing-Ausbau lohnt.
- Der Carsharing-Ausbau lässt sich deutlich beschleunigen, wenn die Kommune selbst und Unternehmen vor Ort am öffentlichen Carsharing teilnehmen: Kommunale Verwaltungen nutzen das öffentliche Carsharing für dienstliche Fahrten, Kommunalpolitiker*innen gehen mit gutem Beispiel voran und steigen ins Carsharing ein, Unternehmen ersetzen nicht ausgelastete Dienstfahrzeuge im Fuhrpark durch die Teilnahme am öffentlichen Carsharing.
- Wichtig ist zudem, dass die Kommune klare Prioritäten setzt: Der flächendeckende Ausbau des Carsharing kommt zuerst, die Elektrifizierung anschließend, die digitale Integration in Mobility-as-a-Service-Apps ist wünschenswert aber nicht vordringlich. Ohne klare Prioritätensetzung ist die Planung kommunaler Carsharing-Konzepte komplex und die praktische Umsetzung dauert oft Jahre.



Bild: Bundesverband Carsharing e.V.

Carsharing und Wohnen – eine Win-win-win-Situation

Jeder weiß von sich selbst, dass sich Mobilitätsroutinen nur selten ändern. Die Nutzung der täglich genutzten Verkehrsmittel wird von vielen nur dann hinterfragt, wenn das bisherige Fortbewegungsmittel ausgetauscht werden muss oder wenn ein Umzug in eine neue Wohnung geplant ist. Wenn dann eine Alternative zum privaten Pkw vor Ort bereitsteht und attraktiv erscheint, bestehen gute Chancen für einen Umstieg auf nachhaltige Verkehrsträger.

Insbesondere bei der Entwicklung neuer Gebäude und neuer Wohngebiete ergibt sich für Kommunen und Immobilienbranche die Möglichkeit, nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu unterstützen. Wenn bei den Planungen auch die Expertise der Carsharing-Anbieter früh-

zeitig eingebunden wird, kann in Bezug auf die Pkw-Mobilität eine Win-win-win-Situation für alle entstehen: Carsharing-Konzepte in Neubauten senken die Baukosten, ermöglichen ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen, sind gute Möglichkeiten zur Neukund*innengewinnung für Carsharing-Anbieter und tragen zur Erreichung verkehrspolitischer Ziele der Kommunen bei.

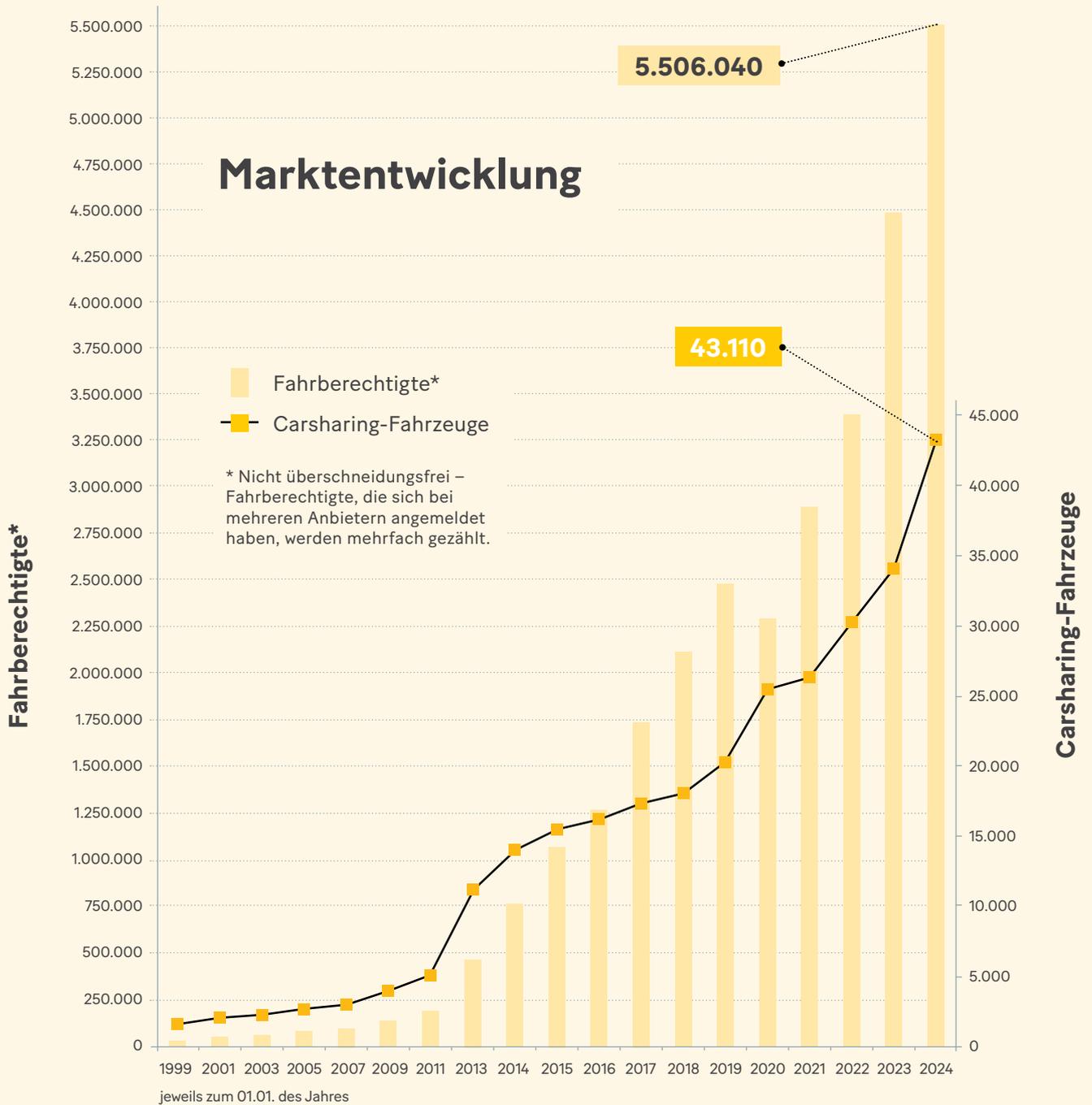
In vielen Bundesländern haben Kommunen die Möglichkeit, über Stellplatzsatzungen zu steuern, wie viele Stellplätze für private Pkw auf privaten Flächen geschaffen werden müssen. Für die Wohnungswirtschaft können solche Vorgaben attraktiv sein. Denn Bau und Betrieb von Parkplätzen oder gar Tiefgaragen kommen Investoren teuer. Für die Erstellung einer oberirdischen Quartiersgarage entstehen Kosten von 14.000 bis 22.000 Euro pro Stellplatz. Durch Implementierung eines Mobilitätskonzeptes können Immobilienunternehmen erhebliche Kosten einsparen, indem sie alternativ zum Stellplatzbau beispielsweise den Aufbau und Betrieb neuer Carsharing-Stationen mitfinanzieren.

Um Carsharing-Stationen im Neubau erfolgreich zu installieren ist es wichtig, bereits in der Planungsphase die Expertise der Carsharing-Anbieter zu nutzen. Die meisten Unternehmen der Immobilienwirtschaft haben keinen eigenen Planungsstab für die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote. Das muss auch nicht sein. Carsharing-Anbieter können dabei unterstützen, die Carsharing-Nachfrage richtig einzuschätzen, die Dimensionen der Stationen zu planen, den Architekten Hinweise für die Zugänglichkeit der Stationen zu geben und das Marketing für die zukünftigen Bewohner*innen wirksam zu gestalten.

Wesentlich ist auch, dass die Gemeinde den gesamten Prozess von Anfang an koordiniert damit die Mobilitätskonzepte einzelner Bauträger stimmig in das Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzept passen.

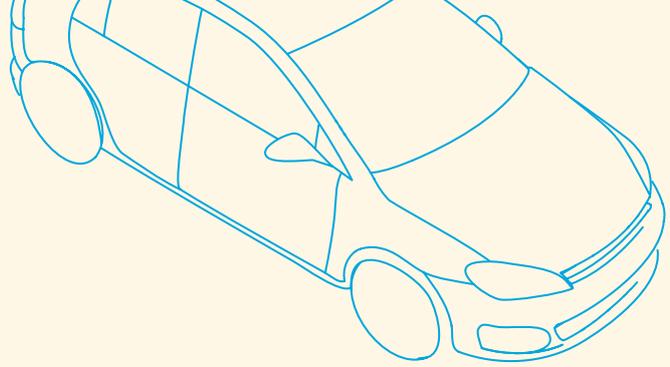
Der Bundesverband Carsharing berät Bauträger und Kommunen bei der Umsetzung von Carsharing-Konzepten im Neubau und in neuen Wohnquartieren.

Carsharing-Statistik



Die deutsche Carsharing-Branche verzeichnet 2023 im Vergleich zum Vorjahr einen bedeutenden Anstieg bei den Fahrberechtigten, den bereitgestellten Fahrzeugen und den Orten mit einem Carsharing-Angebot. Zum Stichtag 1. Januar 2024 waren in Deutschland 5.506.040 Fahrberechtigte für Carsharing registriert. Das ist einem Zuwachs von 23,1 Prozent im

Vergleich zum Vorjahr. Die Zahl der bereitgestellten Carsharing-Fahrzeuge erhöhte sich im gleichen Zeitraum um 27,1 Prozent auf nunmehr 43.110 Fahrzeuge. Alle Carsharing-Marktsegmente konnten deutlich wachsen, besonders dynamisch entwickelte sich das free-floating Carsharing.



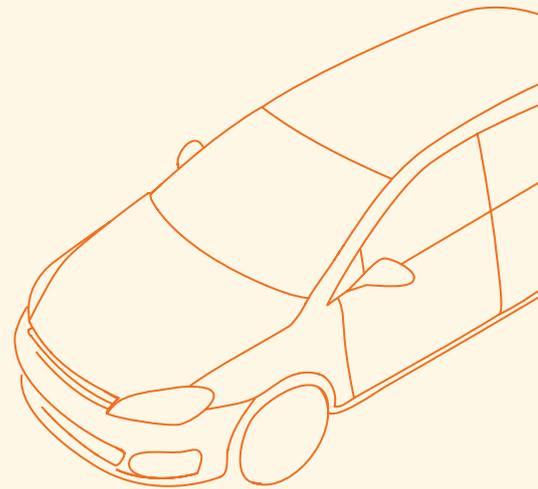
Marktstruktur

	Stationsbasiertes Carsharing und kombinierte Systeme**	Free-floating Carsharing
Anzahl der Fahrzeuge	16.760 davon 1.320 free-floating Fahrzeuge in kombinierten Systemen**	26.350
Anzahl der Carsharing-Anbieter	287	6
Städte und Gemeinden mit einem Carsharing- Angebot	1.271 davon 26 Orte mit kombinierten Systemen**	50 davon 22 Orte Einzelstandorte oder Gewerbegebiete
Anzahl der Fahrberechtigten*	1.000.440	4.505.600

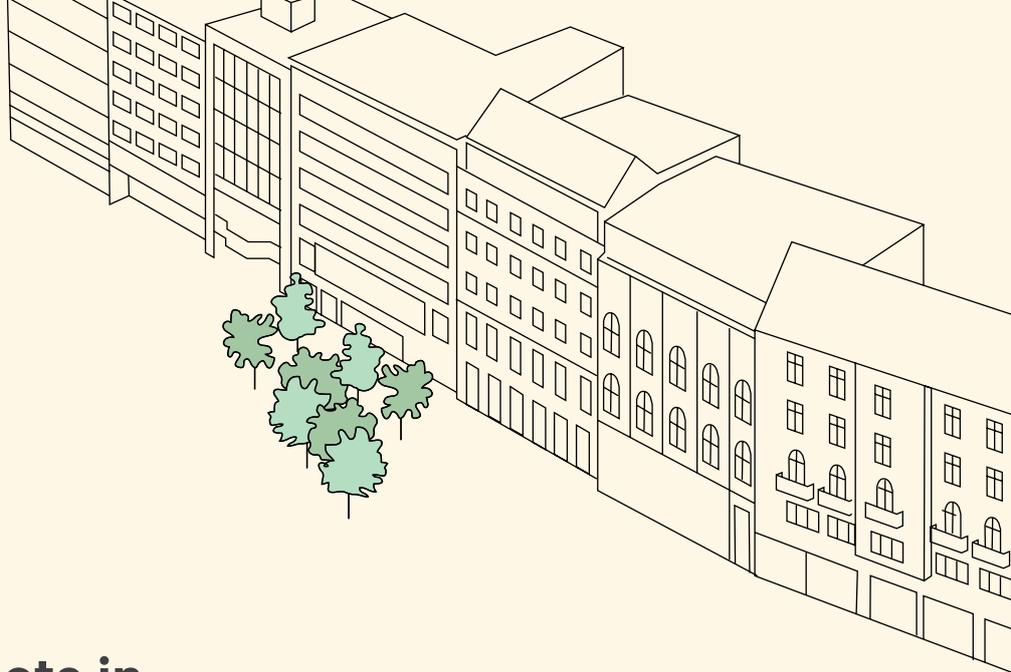
* Nicht überschneidungsfrei – Fahrberechtigte, die sich bei mehreren Anbietern angemeldet haben, werden mehrfach gezählt.
** Kombinierte Systeme = Stationsbasierte und stationsunabhängige Fahrzeuge aus einer Hand

Entwicklung bei den Anbietern

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



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



Carsharing-Angebote in 1.285 Städten und Gemeinden

Gemeindegrößenklasse	Anzahl Kommunen mit Carsharing-Angebot	Anteil an allen Kommunen
Großstädte (ab 100.000 Einw.)	75	91,5%
50.000 – 99.999 Einw.	83	73,5%
20.000 – 49.999 Einw.	267	51,7%
unter 20.000 Einw.	860	8,5%
Gesamt	1.285	11,9%

Anzahl Kommunen mit
Carsharing-Angebot
zum Stand 01.01.2024,
Anzahl alle Kommunen
mit Stand 31.12.2022

Das Carsharing setzt auch seinen Wachstumstrend in der Fläche fort. Mit Beginn des Jahres 2024 waren in Deutschland 1.285 Städte und Gemeinden mit einem Carsharing ausgestattet, ein Zuwachs von 203 Orten im Vergleich zum Vorjahr.

Insbesondere in kleinen Städten im ländlichen Raum sind neue Angebote hinzugekommen. Aktuell existieren in Deutschland 1.127 Orte mit weniger als 50.000 Einwohner*innen, die über ein Carsharing-Angebot verfügen.

Die Umstellung auf Elektrofahrzeuge wird für Carsharing-Anbieter zunehmend herausfordernd

	E-Anteil in Prozent
Batterieelektrische Fahrzeuge im deutschen Carsharing	17,8%
Batterieelektrische Fahrzeuge in der Pkw-Flotte national D	2,9%

Quelle: KBA,
01.01.2024
Stand: 01.01.2024
Bundesverband Carsharing e.V. (bcs)

Die deutschen Carsharing-Anbieter bleiben weiterhin führend bei der Umstellung auf E-Antriebe. Zum Stichtag 1. Januar 2024 waren insgesamt 17,8 Prozent der Carsharing-Fahrzeuge in Deutschland batterieelektrisch angetrieben. Im Vergleich dazu betrug laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) der Anteil aller batterieelektrischen Fahrzeuge an der nationalen Pkw-Flotte zum 1. Oktober 2024 lediglich 2,9 Prozent. Allerdings hielt der E-Anteil im Carsharing nicht mit dem Wachstum der gesamten Carsharing-Flotte schritt: Die Zahl der batterieelektrischen Fahrzeuge stieg im

vergangenen Jahr zwar um rund 10 Prozent an, die gesamte Carsharing-Flotte wuchs jedoch deutlich stärker. Als Folge ist der prozentuale Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge am Gesamtbestand gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Prozentpunkte zurückgegangen. Der Grund für diese Entwicklung ist fehlende Carsharing-fähige Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum. Das Thema wird im Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung nicht adressiert, obwohl seit Langem Vorschläge der Carsharing-Branche dazu auf dem Tisch liegen.

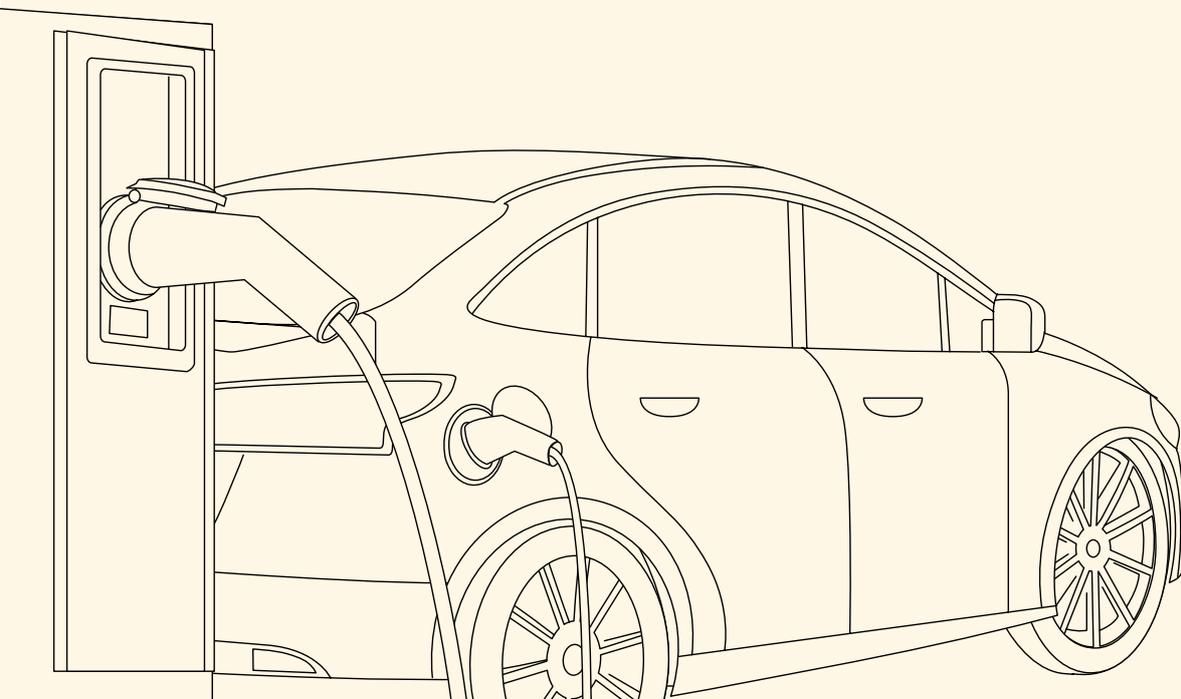




Bild: Bündnis nachhaltige Mobilitätswirtschaft

Nachhaltige Mobilität ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor

Eine neue Studie des Conoscope-Instituts untersucht erstmals die nachhaltige Mobilitätswirtschaft als Wirtschaftsfaktor in Deutschland. Berücksichtigt wurden dabei der Schienenverkehr, ÖPNV, die Fahrradwirtschaft, Carsharing sowie die Taxibranche. Die Ergebnisse zeigen: Deutschland profitiert erheblich von den Unternehmen der nachhaltigen Mobilitätswirtschaft, sowohl in Bezug auf die Wertschöpfung als auch hinsichtlich der Beschäftigungs- und Einkommenseffekte.

Die Studie zeigt, dass Unternehmen der nachhaltigen Mobilitätswirtschaft in Deutschland einen erheblichen Wertschöpfungseffekt haben. Insgesamt gehen 3,3% der gesamten Bruttowertschöpfung in Deutschland auf die nachhaltige Mobilitätswirtschaft zurück. Das

entspricht 117 Milliarden Euro. Jeder Euro, den die nachhaltige Mobilitätswirtschaft direkt verdient, generiert 2,40 Euro zusätzliche Wertschöpfung in nachgelagerten Wirtschaftszweigen. Diese Wertschöpfung ist im Vergleich zu anderen Branchen überdurchschnittlich hoch.

Auch in Bezug auf Beschäftigungseffekte spielt die nachhaltige Mobilitätswirtschaft eine bedeutende Rolle. Jeder Arbeitsplatz in den betrachteten Branche schafft weitere 2,4 Arbeitsplätze in Deutschland. Insgesamt sind über 1,7 Millionen Arbeitsplätze direkt oder indirekt mit der nachhaltigen Mobilitätswirtschaft verbunden. Das entspricht 3,2% aller Erwerbstätigen in Deutschland. Die Beschäftigten der nachhaltigen Mobilitätswirtschaft verdienen rund 23 Milliarden Euro, und erzeugen dabei zusätzliche Einkommen in Höhe von 44 Milliarden Euro in den verbundenen Wirtschaftszweigen.

Die Studie „Die nachhaltige Mobilitätswirtschaft: Ein Wirtschaftsfaktor für Deutschland“ wurde vom Bündnis nachhaltige Mobilitätswirtschaft in Auftrag gegeben. Das Bündnis ist eine Initiative der vier Branchenverbände Allianz pro Schiene, Bundesverband Carsharing, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und Zukunft Fahrrad.

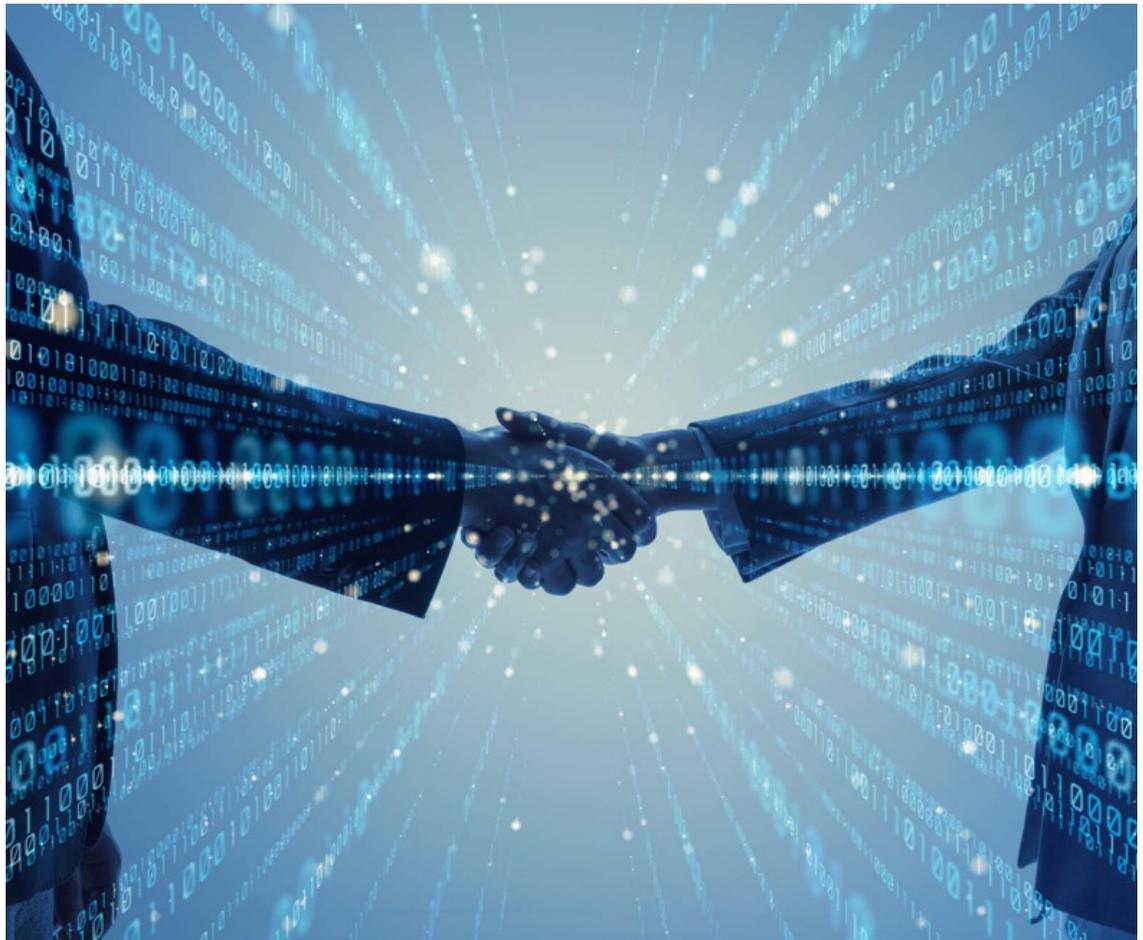


Bild: iStock/metamorworks

Das Mobilitätsdaten- gesetz darf Carsharing- Angebote nicht gefährden

Die Bundesregierung will ein Mobilitätsdatengesetz schaffen. Das Gesetz soll die Datengrundlage für digitale Mobility-as-a-Service-Dienste verbessern, die Bürger*innen bei ihrer Wahl der Mobilitätsangebote unterstützen.

Der Bundesverband Carsharing e.V. (bcs) und seine Mitglieder unterstützen bereits seit Jahren das Ziel, Carsharing in multimodalen digitalen Auskunftssystemen zu integrieren. Die deutschen Carsharing-Anbieter beliefern bereits heute 32 solcher Systeme mit ihren Daten. Wir befürworten auch die Schaffung eines Mobilitätsdatengesetzes.

Der nun vorliegende Gesetzentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) geht jedoch weit über den Zweck hinaus, die Datengrundlage für Mobilitäts-Apps zu organisieren. Er ist vielmehr ein tiefer und schädlicher Eingriff in den Mobilitätsmarkt, dessen Umsetzung den weiteren Ausbau des Carsharing in Deutschland gefährden würde.

Die Gefahr entsteht, weil das BMDV alle Mobilitätsanbieter dazu zu zwingen will, sämtliche Mobilitätsdaten für alle kommerziellen Nutzungen kostenlos und uneingeschränkt im Sinne einer generellen Open-Data-Pflicht zur Verfügung zu stellen. Es befinden sich unter den davon betroffenen Daten aber einige, die die Geschäftsmodelle der Carsharing-Anbieter für den Wettbewerb offenlegen. Dadurch würden erhebliche Marktverzerrungen entstehen.

Eine sachgerechte Regulierung wäre möglich: Statische Auskunftsdaten (Stationen, angebotene Fahrzeugtypen, Geschäftsgebiete, ...) können als Open-Data bereitgestellt werden. Dynamische Daten (Verfügbarkeitsdaten) hingegen enthalten wettbewerbsrelevante Geschäftsgeheimnisse. Sie können daher nicht als Open-Data, sondern nur gezielt für die Beauskunftung von Endkund*innen, für die kommunale Verkehrsplanung, und für Forschungszwecke bereitgestellt werden. Die Mobilitätsanbieter als Dateninhaber müssen durch eine Registrierungspflicht, ein Weitergabeverbot für gelieferte Daten und den Ausschluss von Wettbewerbern vom Datenbezug geschützt werden. Für alle Datennutzer muss darüber hinaus die Pflicht gelten, bereitgestellte Mobilitätsdaten in Reise-Informationsdiensten nicht-diskriminierend, wahrheitsgemäß und vollständig zu verwenden. Diese nach Datenarten differenzierten Regeln wären mit dem EU-Recht vereinbar und würden die durch den derzeitigen Gesetzentwurf entstehenden Marktverzerrungen vermeiden.

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 Umweltverbands.

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.

1) Fact Sheet
Carsharing in
Deutschland

2) Fact Sheet
Verkehrsentlastung
durch Carsharing



3) Ratgeber
Best Practice für
die kommunale
Carsharing-Förderung

4) Evaluationsstandard
Verkehrsentlastende
Wirkung von Carsharing
messen

5) Leitfaden
Carsharing-
Stellplätze in den
öffentlichen Straßen-
raum bringen



Impressum

Bundesverband Carsharing e.V. (bcs)
Schönhauser Allee 141 B, 10437 Berlin
Tel: 03092123353
info@carsharing.de
www.carsharing.de

V.i.S.d.P.: Gunnar Nehrke
Layout: Marta Ricci Design
Titelbild: book-n-drive, cambio, Scouter,
Bundesverband Carsharing

