

## Position



August 2024

# Elektrifizierung des Carsharing – eine unverzichtbare Investition in die Zukunft der Pkw-Mobilität

Die derzeitige Regierungskoalition im Bund bekräftigte in ihrem Koalitionsvertrag die im Sommer 2021 beschlossenen Klimaschutzziele für den Verkehr für 2030 und 2045. Ziel ist die vollständige Dekarbonisierung des Mobilitätsbereiches.

Um dies erreichen zu können, setzt die Bundesregierung insbesondere auf CO<sub>2</sub>-neutrale Antriebe im Straßenverkehr. 15 Millionen batterie-elektrisch angetriebene Pkw sollen 2030 auf deutschen Straßen fahren, im öffentlichen Raum sollen ihnen dann eine Million Ladepunkte zur Verfügung stehen. Daneben soll auch der öffentliche Verkehr weiter ausgebaut und das Carsharing soll unterstützt werden.

Der Bundesverband Carsharing e.V. (bcs) begrüßt die Pläne der Bundesregierung für eine Dekarbonisierung des Verkehrs. Carsharing ist ein wichtiges Werkzeug dieser Dekarbonisierung, denn: Die klimafreundliche Mobilität der Zukunft besteht aus einem Mix von ÖPNV-, Fahrrad- und Pkw-Nutzung sowie Zufußgehen. Carsharing ist die einzige Form der Pkw-Mobilität, die sich energieeffizient und bezahlbar für die Nutzer\*innen in diesen klimafreundlichen Verkehrsmittelmix einfügt. Aus diesem Grund geht das Umweltbundesamt davon aus, dass die praktische Umsetzung der vollständigen Dekarbonisierung des Verkehrs realistisch nur gelingen kann, wenn zukünftige Pkw-Mobilität zu großen Teilen über Carsharing abgewickelt wird.

Die praktischen Erfahrungen zeigen schon heute: Ladevorgänge batterieelektrischer Fahrzeuge werden in den Betriebsablauf der Dienstleistung Carsharing anders integriert sein müssen, als heutige Tankvorgänge.

- Das Laden dauert derzeit wesentlich länger als das Tanken eines Fahrzeugs und lässt sich oft nicht im Rahmen einer Buchung integrieren
- Insbesondere in verdichteten Gebieten gibt es keine flächendeckende wie ausreichende Schnellladeinfrastruktur. Eine verlässliche Nutzbarkeit öffentlicher Schnellladepunkte ist nicht gegeben.
- Das Laden an Schnellladepunkten ist wesentlich teurer als an privaten Normallade-Wallboxen und stellen daher keine Alternative für das regelmäßige Aufladen dar.

Die Etablierung von Ladepunkten direkt für die Fahrzeuge und direkt an ihren Standorten ist deswegen erfolgskritisch für das vollelektrische Carsharing der Zukunft.

Der bcs fordert die Bundesregierung vor diesem Hintergrund dazu auf, das Carsharing in alle Überlegungen zur Antriebswende von Pkw ab sofort mit hoher Priorität einzubeziehen.

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- 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 Stellplätze auf privaten Flächen und ergänzt um eine Carsharing-Komponente

# **Carsharing ist heute ein Vorreiter der Elektromobilität**

## **– doch mehrere Hemmnisse bremsen die weitere Entwicklung**

Der Anteil der batterieelektrischen Fahrzeuge an der deutschen Carsharing-Flotte lag zum 1. Januar 2024 bei 17,8 Prozent. In der nationalen Pkw-Flotte lag der Anteil dieser Fahrzeuge laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erst bei 2,9 Prozent<sup>1</sup>. Carsharing ist ein Vorreiter der Elektromobilität.

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

- Für stationsbasiertes Carsharing gibt es bisher kein tragfähiges Konzept, um eine geeignete 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 provozierten Nutzungskonflikte mit den Besitzer\*innen privater Pkw werden sich in den nächsten Jahren angesichts des allgemeinen Markthochlaufs an E-Fahrzeugen massiv verstärken. Eine Alternative ist derzeit nicht in Sicht.

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

## **Carsharing sorgt dafür, dass Pkw-Mobilität klimaverträglich wird und bezahlbar bleibt**

---

<sup>1</sup> Quellen: bcs 2024 auf Basis der CarSharing-Statistik mit Stand 01.01.2024, KBA 2024

Carsharing ermöglicht und erleichtert privaten Haushalten den Einstieg in die klimaneutrale Mobilität der Zukunft:

- **Carsharing erhöht die Attraktivität des Umweltverbunds** für Haushalte, die heute stark auf das eigene Auto setzen. Denn mit Carsharing bietet der Umweltverbund Pkw-Mobilität ebenfalls an. Die Entscheidung zum Umstieg auf klimafreundliche multimodale Mobilität wird so nicht zur Verzichtentscheidung.
- **Carsharing erzeugt multimodale Mobilität.** 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 (Carsharing-) Auto haben. Das Carsharing wird von den Kund\*innen nur noch für ausgewählte Wegezwecke eingesetzt.<sup>2</sup> In einigen innenstadtnahen Wohngebieten liegt der Pkw-Bestand der Carsharing-Nutzer\*innen bereits heute weit unter der Marke von 150 Pkw pro 1.000 Personen, die das Umweltbundesamt als Richtwert für den klimaneutralen Verkehr in der lebenswerten Stadt der Zukunft empfiehlt.<sup>3</sup>
- **Carsharing hält Pkw-Mobilität bezahlbar.** Im Carsharing fallen die Kosten der Pkw-Mobilität ausschließlich nutzungsabhängig an. Nimmt die Zahl der gefahrenen Pkw-Kilometer in einem Haushalt ab, ergibt sich automatisch eine Einsparung und ein freies Mobilitätsbudget für die Nutzung anderer Verkehrsmittel.
- In Deutschland teilen sich gegenwärtig durchschnittlich zwischen 60 und 171 Nutzer\*innen ein Carsharing-Auto.<sup>4</sup> **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.

---

<sup>2</sup> Quellen: WiMobil 2016, bcs 2016, STARS 2018

<sup>3</sup> Quelle: STARS 2018

<sup>4</sup> Quelle: bcs 2024 auf Basis der CarSharing-Statistik mit Stand 01.01.2024

## **Eine exklusive Ladeinfrastruktur für das Carsharing ermöglicht weiter steigende E-Anteile in den Flotten**

Für die Attraktivität des Carsharing aus Sicht der Kund\*innen ist der unmittelbare Zugriff auf ein den jeweiligen Nutzungsbedürfnissen entsprechendes Fahrzeug entscheidend. Bei E-Fahrzeugen bedeutet dies insbesondere eine jeweils für den geplanten Zweck ausreichende Reichweite der Batterie. Um dies zu gewährleisten, müssen die Carsharing-Anbieter Zugriff auf eine zu den Buchungsmustern der Kund\*innen und den operativen Abläufen passende Ladeinfrastruktur haben. Je höher der E-Anteil in den Carsharing-Flotten ist, desto weniger können Carsharing-Angebote die sonstige öffentliche Ladeinfrastruktur mitnutzen. Immer erheblichere Nutzungskonflikte, massive Verluste bei der Attraktivität der Dienstleistung und erhebliche Einbußen bei der Wirtschaftlichkeit wären die Folge. Eine zu den operativen Abläufen des Carsharing passende, exklusive Ladeinfrastruktur ist deshalb eine zwingende Voraussetzung, um einerseits die vielfältigen Fahrtzwecke von Nutzer\*innen abzubilden und andererseits den weiteren Ausbau batterieelektrischer Carsharing-Flotten zu ermöglichen. Das betrifft stationsbasierte Carsharing-Angebote ebenso wie free-floating Carsharing.

## **Die Bundesregierung braucht ein Zielbild für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Carsharing**

Vor dem Hintergrund der Bedeutung des Carsharing für die Energieeffizienz im Pkw-Verkehr, den Umstieg auf mehr multimodale Mobilität und das zu erwartende Carsharing-Wachstum in den kommenden Jahren ist es notwendig, schon heute ein Bild davon zu haben, welche Ladeinfrastruktur notwendig sein wird, um große, flächendeckend bereitgestellte Carsharing-Flotten zu laden. Orientiert an diesem Zielbild muss schnell ein Umsetzungspfad beschritten werden, der – abgestuft nach Raumtypen und Carsharing-Varianten – die Voraussetzungen für ein flächendeckendes, vollelektrisches Carsharing-Angebot bis spätestens 2045 schafft. Folgende Eckpunkte nehmen wir für das Carsharing-Zielbild an:

## **Stationsbasiertes Carsharing: Normalladen am Ort der Carsharing-Station (= Bereitstellungsort öffentlich geteilter Pkw)**

Beim stationsbasierten Carsharing stehen die Fahrzeuge auf reservierten Stellplätzen in fußläufiger Entfernung zu den Wohnorten der Nutzer\*innen. Die Fahrzeuge werden am reservierten Stellplatz abgeholt und nach der Fahrt wieder dort abgestellt.

Stationsbasiertes Carsharing ist aufgrund bestimmter Service-Merkmale diejenige Carsharing-Variante, die am meisten zur Abschaffung privater Pkw in den teilnehmenden Haushalten beiträgt und so multimodale Mobilität fördert. Die meisten Kommunen setzen deshalb auf diese Carsharing-Variante als Basis der Carsharing-Versorgung. Ziel dieser Kommunen ist es, ein engmaschiges Netz von Stellplätzen für das stationsbasierte Carsharing möglichst flächendeckend über das Gemeindegebiet zu verteilen.

Aus Sicht der Anbieter und der Nutzer\*innen muss die Ladeinfrastruktur für stationsbasiertes Carsharing vor allem direkt am Stellplatz des Fahrzeugs installiert werden. Hier hat das Fahrzeug über Nacht in der Regel längere Standzeiten. Normalladen ist dadurch gut möglich. Dieser Bereitstellungsort entspricht aus Sicht der Carsharing-Kund\*innen auch dem privaten Stellplatz des privaten Pkw und ist in Bezug auf die LIS analog zu fördern.

Grundlage für die Einrichtung von Lademöglichkeiten für stationsbasiertes Carsharing am Bereitstellungsort sollte das Konzept des zugeordneten Carsharing-Stellplatzes im öffentlichen Raum nach § 5 Carsharinggesetz sein. Die Förderung von Ladeinfrastruktur sollte sich an dem Ziel orientieren, alle zugeordneten Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum bis spätestens 2030 mit Ladeinfrastruktur auszustatten.

Das Normalladen am Bereitstellungsort hat gegenüber dem Schnellladen an der allgemeinen öffentlich zugänglichen Infrastruktur gleich mehrere Vorteile:

- Nur ein Teil der Kund\*innen werden das genutzte Fahrzeug während der Buchung zwischenladen. Gibt es keine Ladeinfrastruktur direkt am Bereitstellungsort des Fahrzeugs, würde das zu vom Anbieter veranlassten Ladevorgängen führen und es würden entsprechend hohe Relocation-Kosten entstehen, um das Fahrzeug zum

Ladepunkt und danach wieder zum Bereitstellungsort zu bringen. Diese vermeidbaren Kosten müssten auf die Kund\*innen umgelegt werden.

- An der eigenen Ladesäule wird der Anbieter in der Regel einen verhandelten Strompreis haben, sodass er die Energiekosten besser kalkulieren kann, als an der öffentlichen Ladeinfrastruktur.
  - Schnelladevorgänge werden noch lange deutlich teurer sein, als Normalladen. Nutzer\*innen privater Pkw können dieses oft durch Normalladen an privaten Ladepunkten (zu Hause oder am Arbeitsplatz) kompensieren – Carsharing-Kund\*innen nicht. Durch das Normalladen am Bereitstellungsort wird die Konkurrenzfähigkeit des Carsharing-Angebots gegenüber dem privaten Pkw entscheidend gestärkt.

Die stationsbasierte Carsharing-Flotte mit ihren relativ gut berechenbaren Nutzungsmustern ist ein idealer Stromzwischenspeicher für Vehicle-to-Grid Konzepte.

### **Free-floating Carsharing: Hybrides Ladekonzept**

Beim free-floating Carsharing stehen die Fahrzeuge innerhalb eines Geschäftsgebiets zufällig verteilt. Nutzer\*innen orten die Fahrzeuge mit dem Smartphone und können sie nach der Fahrt an einem beliebigen Punkt im Geschäftsgebiet wieder abstellen. Wegen bestimmter Service-Merkmale ist die verkehrsentlastende Wirkung dieser Carsharing-Variante eher gering, das Angebot spielt aber eine wichtige Rolle als Zusatzprodukt zum stationsbasierten Carsharing und als Marketing-Tool für die Gewinnung von Neukund\*innen.

Gegenwärtig laden free-floating Fahrzeuge in der Regel wie private Pkw an der im öffentlichen Raum verteilten Normalladeinfrastruktur. Bereits heute macht dieses Konzept aber vielerorts Probleme, weil die Carsharing-Fahrzeuge häufig nicht direkt nach dem Ladevorgang eine Anschlussbuchung haben und dann die Ladeinfrastruktur „blockieren“. Mancherorts erhalten Carsharing-Anbieter Sondererlaubnisse für das Parken an der Ladeinfrastruktur. Dies wird aber keine dauerhafte Lösung bleiben können, wenn der

Markthochlauf der Elektromobilität bei privaten Pkw sich beschleunigt und die Nachfrage nach Ladepunkten im öffentlichen Raum ansteigt.

Aus Sicht der Anbieter und Nutzer\*innen von free-floating Carsharing sollten diese Fahrzeuge - wie private Pkw - vor allem an der öffentlichen Schnelllade-Infrastruktur mitgeladen werden. Dies entspricht den Nutzungsmustern am ehesten. Zugleich brauchen die Anbieter in hoch verdichteten urbanen Lagen eigene Schnelllade-Hubs, an denen Fahrzeuge in Serie durchgeladen und dann wieder in der Umgebung verteilt werden können. Dies könnten auch öffentliche Hubs sein, die beispielsweise in Nachtstunden ausschließlich für Carsharing-Anbieter reserviert sind. Solche Carsharing-Hubs können im privaten Raum liegen, Grundlage könnte aber auch das Konzept des nicht zugeordneten Carsharing-Stellplatzes nach § 3 des Carsharinggesetzes sein. Diese Stellplätze werden von den Kommunen vor allem an innerstädtischen „Hotspots“ der Carsharing-Nutzung geschaffen, um Parksuchverkehre zu reduzieren und die Attraktivität des free-floating Carsharing zu fördern. Ziel sollte es sein, bis spätestens 2030 an allen nicht zugeordneten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum eine dem Carsharing vorbehaltene Schnelladeinfrastruktur zur Nutzung als Schnelllade-Hub zu haben.

## **Ausbau der Ladeinfrastruktur für Carsharing: Die Maßnahmen**

1. **Förderung der Erschließung** aller Mobilstationen und Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum **mit Stromnetz-Anschlüssen** für Mobilitäts-bezogene Ladeinfrastruktur. Als Station gilt jeder eigenständige Bereitstellungsort für Carsharing oder jede multimodale Mobilitätsstation mit 1 bis n Carsharing-Stellplätzen nach § 5 Carsharinggesetz. Einzelne Bereitstellungsorte sollten nicht näher als 300 Meter beieinander liegen. 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



mindestens 70 Prozent der Erstellungskosten des Stromnetzanschlusses und maximal 20.000 Euro pro Station.

2. Eine mindestens 70-prozentige-Förderung der Erstellung von Normalladepunkten an zugeordneten 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.
3. 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).
4. Neuauflage eines Förderprogramms „Ladestationen für Elektrofahrzeuge – Unternehmen“ für nicht öffentlich zugängliche Stellplätze auf privaten Flächen und ergänzt um eine gesonderte Carsharing-Komponente. Die De-minimis-Regelung sollte für Carsharing-Angebote, die einem öffentlichen Zweck dienen, entfallen. Die Kosten für Wallbox/Ladesäule inklusive Errichtung und Anschluss werden zu mindestens 70 Prozent finanziert.

---

Stand: August 2024

Autoren: Gunnar Nehrke, Michael Ziesak

Ansprechpartner: Michael Ziesak ([michael.ziesak@Carsharing.de](mailto:michael.ziesak@Carsharing.de))

Bundesverband Carsharing e.V.  
Schönhauser Allee 141B  
10437 Berlin  
Telefon: 030 - 92 12 33 54  
E-Mail: [info@Carsharing.de](mailto:info@Carsharing.de)  
[www.carsharing.de](http://www.carsharing.de)