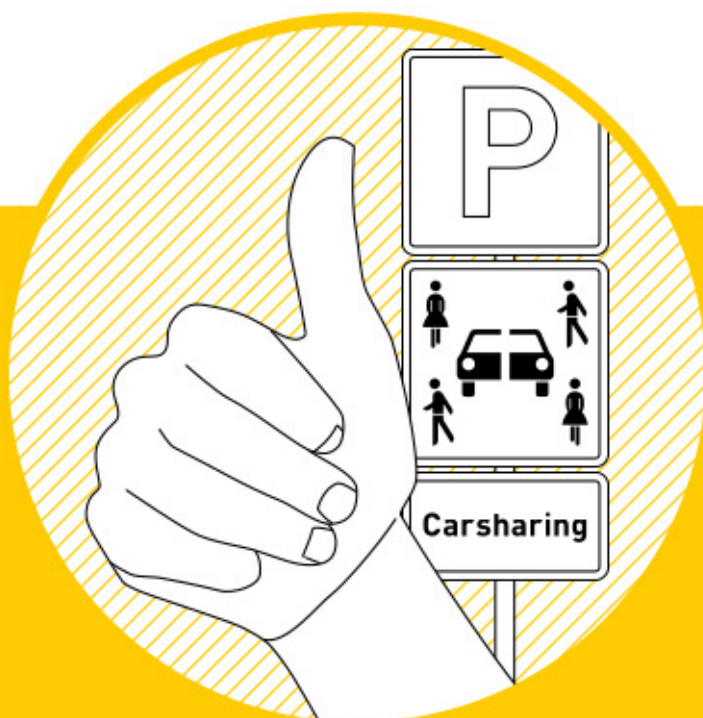


Best Practice für die kommunale Carsharing-Förderung

Ratgeber



Inhalt

Zusammenfassung	2
Warum Carsharing fördern?	3
Best-Practice-Hinweise für die kommunale Carsharing-Förderung	4
Das ideale Carsharing-Angebot	14
Beratungsangebote des bcs	19
Weitere Publikationen des bcs	19
Quellen	20
Impressum	20

Zusammenfassung

Der Bundesverband Carsharing e.V. (bcs) berät seit vielen Jahren Kommunen bei der Erstellung von Carsharing-Strategien und Carsharing-Förderkonzepten sowie bei der Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum. Der vorliegende Ratgeber beruht auf der Analyse von Praxisbeispielen in über 200 Kommunen in Deutschland.

Das ideale Carsharing-Angebot ist verkehrsentlastend, bei den Kund*innen beliebt und ohne Zuschüsse des Steuerzahlers langfristig eigenwirtschaftlich tragfähig. Carsharing-Angebote können alle drei Ziele gleichzeitig erreichen. Kommunen, die ein solches ideales Carsharing-Angebot fördern wollen, sollten die folgende Handlungsempfehlungen beachten:

- Verkehrsentlastung und Kund*innenzufriedenheit hängen vom Produktzuschnitt ab. Stationsbasiertes Carsharing ist die Basis für hohe Verkehrsentlastung und hohe Kund*innenzufriedenheit. Free-floating Carsharing dient als Ergänzung in verdichteten urbanen Gebieten.
- Ein engmaschiges Stationsnetz im öffentlichen Straßenraum ist die Basis der Carsharing-Versorgung. Die Stationen haben maximal 400 Meter Einzugsgebiet, liegen vorrangig in Wohnstraßen und haben in der Regel zwei bis vier Stellplätze. Diese Grundversorgung kann ergänzt werden mit größeren Mobilstationen an Verkehrsknotenpunkten und Haltepunkten des ÖPNV sowie öffentlich zugänglichen Carsharing-Stationen in Neubauten.
- Der flächendeckende Ausbau des Carsharing-Angebots beginnt in den nachfragestarken A-Lagen und arbeitet sich dann zu nachfrageschwachen B-Lagen vor. Das Verhältnis von A- zu B-Lagen beträgt mindestens 5:1.
- Der Carsharing-Ausbau konzentriert sich zunächst auf Gebiete, in denen Bewohner*innen für den Weg zur Arbeit/Ausbildung den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen können. Carsharing-Angebote abseits solcher Gebiete sind möglich, aber verkehrspolitisch nicht vordringlich.
- Um das maximale Potenzial des Carsharing für Verkehrsentlastung und Klimaschutz zu erschließen, setzt die Kommune klare Prioritäten: Der flächendeckende Ausbau des Carsharing kommt zuerst, die Elektrifizierung und die digitale Integration in Mobility-as-a-Service-Apps erfolgen anschließend.
- Die Kommune macht mit: Kommunale Verwaltungen nutzen das öffentliche Carsharing für dienstliche Fahrten, Kommunalpolitiker*innen gehen mit gutem Beispiel voran und steigen ins Carsharing ein.

Warum Carsharing fördern?

Carsharing schafft kostengünstig Platz. Städte und Gemeinden leiden darunter, dass der motorisierte Individualverkehr im ruhenden und fließenden Verkehr einen großen Teil des öffentlichen Raums beansprucht. Carsharing ist ein Werkzeug zur Lösung dieses Problems. Carsharing führt zur Abschaffung von privaten und Firmen-Pkw und zur dauerhaften Vermeidung von Neuanschaffungen in den teilnehmenden Haushalten und Firmen. Die Pkw-Nutzungswünsche der Teilnehmenden werden auf wenigen Fahrzeugen gebündelt. Carsharing reduziert so die Zahl der insgesamt benötigten Pkw und Stellplätze. Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 16 Pkw. In innenstadtnahen Wohnquartieren kann die Ersetzungsquote auch noch höher liegen.

Carsharing ist die kostengünstigste Methode, um den öffentlichen Straßenraum vom ruhenden Pkw-Verkehr zu entlasten. Ein Carsharing-Fahrzeug mit einer Ersetzungsleistung von 1:10 senkt den Stellplatzbedarf um neun Stellplätze. Baut man stattdessen neun Stellplätze in einer oberirdische Quartiersgarage, würden Erstellungskosten von 14.000 bis 22.000 Euro pro Stellplatz anfallen. Dem gegenüber fallen für den Carsharing-Stellplatz nur die Kosten der Beschilderung an.

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. Die veränderte Verkehrsmittelwahl entsteht vor allem durch 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 am besten geeignete Verkehrsmittel wählen. Davon profitieren die Verkehrsmittel des Umweltverbands. Für autobesitzende Haushalte fallen hingegen hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten an, die sich nur lohnen, wenn das Auto auch für viele Wege eingesetzt wird.

Durch die veränderte Verkehrsmittelwahl der teilnehmenden Haushalte ist Carsharing ein Instrument, um Treibhausgas-Emissionen im Verkehr einzusparen. Je mehr Haushalte Carsharing nutzen, umso erheblicher können die Emissions-Einsparungen im Verkehr sein. Die Voraussetzung für eine solche Hochskalierung des Effekts ist eine möglichst flächendeckende Verfügbarkeit von langfristig verlässlichen Carsharing-Angeboten.

Carsharing hält Pkw-Mobilität bezahlbar. Im Jahr 2024 ist Carsharing bis zu einer Jahresfahrleistung von 14.000 Kilometern günstiger als ein neu angeschafftes eigenes Auto. Laut der letzten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2017) haben 45 Prozent der autobesitzenden Haushalte in Deutschland eine Jahresfahrleistung von 14.000 Kilometern oder weniger. Das heißt: Für fast die Hälfte der Haushalte in Deutschland ist Carsharing günstiger als ein eigenes Auto.

Weiterführende Informationen des bcs: [Fact Sheet „Verkehrsentlastung durch Carsharing“](#) und [Preisvergleich Carsharing vs. Pkw-Besitz](#)

Best-Practice-Hinweise für die kommunale Carsharing-Förderung

Der Bundesverband Carsharing berät Kommunen seit vielen Jahren bei der Erstellung von Carsharing-Strategien und Carsharing-Förderkonzepten sowie bei der Umsetzung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum. Die nachfolgenden Handlungsempfehlungen beruhen auf der Analyse von Praxisbeispielen in über 200 Kommunen in Deutschland.

Was ist das Ziel der kommunalen Carsharing-Förderung?

Das verkehrspolitische Ziel der kommunalen Carsharing-Förderung besteht darin, den Bestand privater Pkw zu senken, die Zahl der mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegten Wege zu erhöhen und so den Flächenverbrauch des Pkw-Verkehrs zu senken und Emissionseinsparungen im Verkehr zu realisieren. Damit dies gelingt, müssen möglichst viele Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen die Möglichkeit bekommen, ein Carsharing-Angebot als Alternative zum privaten oder Dienst-Pkw zu nutzen. Das Carsharing soll also möglichst flächendeckend verfügbar sein. Das gewünschte Carsharing-Angebot ist dabei möglichst verkehrsentlastend, bei den Nutzer*innen beliebt und eigenwirtschaftlich tragfähig.

Welches Carsharing-Produkt wird gebraucht?

Das Carsharing-Produkt mit der höchsten Kund*innenzufriedenheit und der höchsten verkehrsentlastenden Wirkung ist langfristig im Voraus buchbar, in fußläufiger Entfernung erreichbar und der genaue Fahrzeugstandort ist bereits bei der Buchung erkennbar. Zudem sollten eine einfache Fahrzeugauswahl und -buchung sowie eine optimale Nutzungsbegleitung durch die spezialisierten Carsharing-Apps der Anbieter möglich sein.

Stationsbasiertes Carsharing erfüllt zurzeit diese Kriterien am besten und ist die Basis der verkehrsentlastenden Wirkung. Kommunen sollten daher ein möglichst flächendeckendes Netz von Carsharing-Stationen mit zugeordneten Stellplätzen für stationsbasiertes Carsharing schaffen. In hoch verdichteten urbanen Gebieten mit hoher Carsharing-Nachfrage können zusätzliche Angebote des free-floating Carsharing die Sichtbarkeit des Gesamtangebots und die Fahrzeugverfügbarkeit erhöhen. Die Verbindung zum stationsbasierten Basisangebot erfolgt idealerweise in einem kombinierten Carsharing-System. Dort, wo die Varianten parallel existieren, kann die Vernetzung durch Mobility-as-a-Service-Apps gefördert werden.

Vertiefende Erläuterungen zur verkehrsentlastenden Wirkung von Carsharing-Angeboten und zur Kund*innenzufriedenheit finden Sie im Abschnitt „Das ideale Carsharing-Angebot“ und im Fact Sheet „Verkehrsentlastung durch Carsharing“ des Bundesverband Carsharing.

Wo findet man die notwendige Expertise für die Planung von Carsharing-Fördermaßnahmen?

Für die kommunale Carsharing-Förderung ist es erfolgskritisch, dass kommunale Verwaltungen das lokale Carsharing-Angebot kennen und sich im engen Austausch mit den vor Ort tätigen Anbietern befinden. Fehlschläge bei der Planung von kommunalen Carsharing-Förderungen gibt es vor allem dort, wo dieser Austausch nicht funktioniert.

Man kann den direkten Austausch nicht ersetzen. Es gibt bisher nur sehr wenige Beratungsagenturen und Planungsbüros in Deutschland, die Carsharing-Expertise haben. Und selbst diese Büros kennen die besonderen Bedingungen vor Ort nicht. Deswegen werden seriöse Berater*innen immer auch zum direkten Austausch mit den Anbietern raten.

Kommunen, in denen es noch kein Carsharing-Angebot gibt, können im Rahmen ihrer Konzepterstellung Carsharing-Anbieter einladen und mit ihnen darüber diskutiert, wie man den Start eines Carsharing-Angebots erfolgreich angehen kann. Kommunen, die Verteilungsverfahren für Stellplätze vorbereiten, können den Austausch mit den Anbietern in einer Markterkundung vornehmen. Diese muss dem Verteilungsverfahren vorgelagert sein. Der bcs berät Kommunen gern bei der Gestaltung einer rechtssicheren Markterkundung.

Wie unterstützt man die optimale Bereitstellung von Carsharing?

Erfolgskritisch für die Beliebtheit und verkehrsentlastende Wirkung des Carsharing ist ein möglichst engmaschiges Netz von Carsharing-Stationen. Ideal ist eine Netzdichte, die dazu führt, dass viele Haushalte mehrere Stationen in fußläufiger Entfernung erreichen können. Als „fußläufig“ gilt dabei eine Gehdistanz von maximal 400 Metern.

Die Carsharing-Stationen sollten hauptsächlich in Wohnstraßen platziert werden, also dort wo typischerweise auch die privaten Pkw abgestellt werden. Dass die Stationen an Haltepunkten des ÖPNV oder Verkehrsknotenpunkten liegen, ist nicht vorrangig, denn das wesentliche Ergänzungsverhältnis des Carsharing zum ÖPNV ist multimodal, nicht intermodal. Größere Mobilitätsstationen mit ÖPNV-Zugang können ein bestehendes wohnungsnahes Stationsnetz ergänzen, wenn die Carsharing-Anbieter dort auch Sonderfahrzeuge bereitstellen können (große Kombis, Transporter, Kleinbusse).

Eine Carsharing-Station umfasst üblicherweise zwei bis vier zugeordnete Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing. Gibt es in der Umgebung ein zusätzliches free-floating Carsharing und besteht hoher Parkdruck, dann können ein bis zwei allgemeine Carsharing-Stellplätze zusätzlich in die Station integriert werden, um Parksuchverkehre mit free-floating Fahrzeugen zu verringern. Stationen mit nur einem Fahrzeug sind zu vermeiden.

Stationen im öffentlichen Raum und Stationen im privaten Raum könne sich ergänzen. Das Rückgrat jedes Stationsnetzes sind allerdings die Stationen im öffentlichen Raum. Denn diese sind in der Regel besser sichtbar und setzen deswegen in besonderer Weise ein Zeichen für Haushalte, die das Carsharing bisher nicht nutzen: Carsharing ist hier!

Ein kommunales Branding unterstreicht den offiziellen Charakter von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum. Die Gestaltung sollte jedoch nicht zu aufwändig sein, denn dann nehmen die Konflikte mit anderen Nutzungen und manchmal auch mit dem Denkmalschutz zu. Ein Schild mit der Corporate Identity der Gemeinde, dem Hinweis „Carsharing-Station“, dem Stationsnamen und eine Bodenmarkierung der Stellflächen sind ausreichend. Hinzu kommt die notwendige amtliche Beschilderung.

Das Stationsnetz im öffentlichen Raum kann von den Carsharing-Anbietern durch selbst angemietete Stationen im privaten Raum ergänzt werden. Allerdings gibt es in hoch verdichteten Wohnquartieren oft nur wenige Flächen, die sich dafür eignen und die für die Carsharing-Anbieter erschwinglich sind. Kommunen können die ergänzende Funktion des privaten Raums stärken, indem sie Bauherr*innen dazu ermutigen, öffentlich zugängliche Carsharing-Stationen in neuen Wohngebäuden einzurichten. Best Practice für eine solche Maßnahme ist das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz der Stadt Bremen. Die Umsetzung von Carsharing-Stationen im Wohnungsneubau ist vor allem dann erfolgreich, wenn sie bereits in der Gebäudeplanungsphase berücksichtigt wird. Zudem muss die Kommune dafür sorgen, dass das Carsharing im privaten Raum kein eigenständiger „Closed Shop“ ist, der dem öffentlichen Carsharing unnötig Konkurrenz macht, ohne es zu ergänzen. Closed Shops sind auch deswegen nicht zu empfehlen, weil sie selten eigenwirtschaftlich tragfähig sind.

Wo beginnt der flächendeckende Ausbau des Carsharing?

Carsharing funktioniert unter den unterschiedlichsten Umständen. Es gibt aber begünstigende Faktoren, die dafür sorgen, dass die Nachfrage schnell ansteigt, die Carsharing-Anbieter schnell immer mehr Stationen eröffnen können und die verkehrsentlastende Wirkung hoch ist. Kommunen sollten mit der Förderung des Auf- und Ausbaus von Carsharing-Angeboten in solchen Lagen beginnen. Denn die Ernte dieser „low hanging fruits“ wird der kommunalen Carsharing-Förderung durch einen erfolgreichen Start die nötige Akzeptanz in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit verschaffen. Folgende Standort-Merkmale zeichnen nachfragestarke Carsharing-Quartiere aus:

- Gute ÖPNV-Versorgung sowie gute Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur: Carsharing ist ein Angebot für den gelegentlichen Pkw-Bedarf. Wer täglich mit dem Auto zur Arbeit fahren muss, hat vom Carsharing wenig. Deswegen wird Carsharing überall dort besonders gut angenommen, wo viele Haushalte ihre täglichen Wege zur Arbeit oder Ausbildung mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen können. Das ist auch verkehrspolitisch

sinnvoll. Denn damit das Carsharing seine Wirkung auf das Mobilitätsverhalten voll entfalten kann, müssen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds so gut nutzbar sein, dass eine Verlagerung von alltäglichen Wegen auf diese Verkehrsmittel für die privaten Haushalte eine realistische Option ist.

- **Urbane Durchmischung und Verdichtung:** Je mehr in einem Quartier Gewerbe und Wohnen durchmischt sind und je kürzer die Wege für alle Erledigungen des täglichen Bedarfs sind, umso attraktiver wird Carsharing für die Bewohner*innen. Denn mit steigender Durchmischung und Verdichtung nimmt die Zahl der Wege ab, für die Haushalte unbedingt ein Auto benötigen.
- **Soziodemografische Faktoren:** Es ist ein weit verbreiteter Irrglaube, dass Carsharing vor allem von jungen Männern genutzt wird. Tatsächlich liegt das Durchschnittsalter der Nutzenden in vielen Carsharing-Systemen eher zwischen 35 und 45 Jahren. Das Geschlechterverhältnis ist oft recht ausgeglichen und in vielen Systemen sind ein Drittel und mehr der nutzenden Haushalte Familien mit Kindern. Richtig ist aber, dass bestimmte soziodemografische Merkmale es wahrscheinlicher machen, dass Haushalte schnell ins Carsharing einsteigen. Diese Merkmale sind: Abgeschlossene akademische Ausbildung, Beschäftigungsverhältnisse in Anstellung oder Verbeamtung, überdurchschnittliches Haushaltseinkommen, postmaterialistische Milieu-Zuordnung. In Quartieren, in denen viele Haushalte durch solche Merkmale gekennzeichnet sind, verläuft die Akquise von Neukund*innen für das Carsharing oft am schnellsten. Aber Vorsicht: eine ausschließliche Orientierung an der Soziodemografie kann sehr in die Irre führen.
- **Marketing-Partner vor Ort:** Carsharing-Angebote können in überraschenden Lagen Fuß fassen, wenn das Marketing vor Ort stimmt. So gibt es beispielsweise sehr gute Erfahrungen aus der Zusammenarbeit von Carsharing-Anbietern mit lokalen Wohnungsbaugesellschaften. Wenn diese ihren Mieter*innen den Sinn des Carsharing erklären, die Vorteile deutlich machen und Nutzungsanreize setzen, entsteht oft eine gute Nachfrage für einen eigenwirtschaftlichen Carsharing-Betrieb selbst in Satellitenstädten am Stadtrand.
- **Sehr wichtig: Fragen Sie die Carsharing-Anbieter vor Ort!** Die oben genannten Merkmale können Hinweise darauf geben, wo die Carsharing-Nachfrage hoch sein wird und wo nicht. Sie ersetzen aber nicht die Expertise der mit den Gegebenheiten vor Ort vertrauten Carsharing-Anbieter. Die Anbieter haben den Markt bereits beobachtet und aus den Daten und Wohnorten ihrer Bestandskund*innen viel darüber gelernt, wie die Carsharing-Nachfrage in der Kommune funktioniert.

Wie unterstützt man die eigenwirtschaftliche Expansion des Carsharing in nachfrageschwache Lagen?

Wie ein Carsharing-Angebot expandiert, entscheidet maßgeblich darüber, ob es eigenwirtschaftlich tragfähig ist und auch bleibt. Durch eine ausgewogene Expansion braucht das Carsharing oftmals keine Kofinanzierung durch die öffentliche Hand, um nachfrageschwache Gebiete zu erschließen.

Die Nachfrage nach Carsharing verteilt sich nicht gleichmäßig über ein Gemeindegebiet. In Bereichen mit den oben genannten begünstigenden Faktoren ist die Nachfrage höher als in anderen Bereichen. Folglich ist es dort für die Carsharing-Anbieter leichter, die Fahrzeug-Verfügbarkeit mit der Auslastung in Einklang zu bringen. In den starken Lagen wird deshalb auch das Geld verdient, das nötig ist, um die weniger günstigen Lagen mit Carsharing zu erschließen. Diese Querfinanzierungs-beziehungen zwischen Standorten gibt es in allen flächendeckend ausgebauten Carsharing-Systemen. Daraus folgt: Carsharing-Angebote müssen zunächst in nachfragestarken Lagen ausreichend Fuß gefasst haben, um eigenwirtschaftlich in nachfrageschwache Lagen expandieren zu können. Als eigenwirtschaftlich tragbar gilt ein Verhältnis, bei dem auf fünf nachfragestarke Carsharing-Stationen in A-Lagen eine zu entwickelnde B-Lage kommt. Aber Achtung: Wenn Carsharing in einer Gemeinde ganz neu etabliert wird, kann dieses Verhältnis noch zu hoch sein. Es bietet sich dann an, zunächst nur A-Lagen zu erschließen und die B-Lagen später folgen zu lassen.

Grundsätzlich ist es aus Sicht der Kommune richtig, die Carsharing-Anbieter in gewissem Umfang dazu zu zwingen, auch B-Lagen zu erschließen. Es gibt jedoch immer wieder kommunale Carsharing-Konzepte, die an der falschen Mischung der A- und B-Lagen und der praxisfernen Verteilung der Standorte im Gemeindegebiet scheitern. Meist wurde das zugrundeliegende Stellplatzkonzept dann von einem Planungsbüro bestimmt, das vor allem ÖPNV-Expertise mitbringt und erfolglos versucht hat, diese auf das Carsharing zu übertragen. Der Bundesverband Carsharing berät Kommunen gern hinsichtlich des richtigen Stellplatzkonzepts für eine erfolgreiche Expansion.

Wie konzipiert und verteilt man Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum?

Der Kern jedes kommunalen Carsharing-Konzepts und der Punkt, an dem die meisten obigen Best-Practice-Hinweise am Ende zusammenkommen, ist die Planung der Kommune für Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum. Folgendes Vorgehen zur Erstellung eines solchen Plans hat sich in der Praxis bewährt:

Schritt 1 - Markterkundung: Kontaktieren Sie die Carsharing-Anbieter vor Ort und nutzen Sie deren Expertise: Wo liegen bereits Carsharing-Stationen im privaten Raum? Welche Gebiete und Quartiere sind Carsharing-affin? Welche Lagen würden die Anbieter gern neu besetzen? Wie viele Stellplätze können sich die Anbieter in den einzelnen Quartieren vorstellen? In den Gesprächen mit den Anbietern entsteht ein großer Teil der Wissensbasis für die weitere Planung der Kommune. Bei der Planung und Durchführung einer Markterkundung helfen Ihnen die Expert*innen des bcs gern.

Schritt 2 - Erstellung des Stellplatzkonzepts: Definieren Sie zunächst ein grobes Standortkonzept, indem Sie nachfragestarke und nachfrageschwache Quartiere unterscheiden. Definieren Sie danach die Zahl der Carsharing-Stationen in diesen A- und B-Quartieren im richtigen

Mischungsverhältnis von maximal 5:1. Definieren Sie außerdem, was die maximale Stellplatzanzahl für Stationen in den jeweiligen Quartieren ist. Falls es bereits Bestandsstationen im öffentlichen oder privaten Raum gibt, beziehen Sie diese unbedingt in Ihre Planung ein. Überprüfen Sie das Ergebnis Ihrer Planung in einem Feedbackgespräch mit den Expert*innen des Bundesverband Carsharing.

Planen Sie dann die konkrete Lage der Carsharing-Stationen im Straßenraum und der Zahl der Stellplätze pro Station. Erinnern Sie sich dabei an alles, worauf wir oben hingewiesen haben: Die Bedeutung der Wohnungsnähe, die ideale Stellplatzanzahl pro Station usw. Überprüfen Sie das Ergebnis Ihrer Feinplanung in einem weiteren Feedbackgespräch mit den Expert*innen des bcs. Falls Sie es wünschen, begleitet der bcs Sie auch durch den gesamten Planungsprozess.

Schritt 3 - Durchführung des Verteilungsverfahrens: Um die Stellplätze an den Stationen zu verteilen, werden in der heutigen Praxis häufig Stations- oder Stellplatz-Lose gebildet, die dann im Verteilungsverfahren jeweils an einen Carsharing-Anbieter gehen. Es hat sich aber herausgestellt, dass die Bildung der Lose schwierig ist: Die Gleichwertigkeit ist oft nicht gegeben und manchmal entstehen Standort-Zusammenstellungen, die im operativen Betrieb der Carsharing-Anbieter nicht abbildbar sind. Wir empfehlen daher ein anderes Verfahren, das sogenannte „Draw-Verfahren“: Fassen Sie an allen Carsharing-Stationen jeweils zwei Stellplätze zu Paaren zusammen. Diese Stellplatzpaare können die Anbieter dann im Verteilungsverfahren einzeln nacheinander ziehen, bis alle Stellplätze vergeben sind. Falls Sie A- und B-Lagen unterschieden haben, bestimmen Sie gegebenenfalls, dass nach fünf Stellplatzpaaren in guten A-Quartieren ein Stellplatzpaar an einem nachfrageschwachen B-Quartier zu ziehen ist. So verteilen Sie auch die nachfrageschwachen Standorte mit. Dieses Draw-Verfahren hat den großen Vorteil, dass Sie als Kommune nicht bestimmen müssen, wie die Carsharing-Anbieter ihr Stationsnetz aufbauen. Trotzdem behalten Sie die volle Kontrolle darüber, in welchen Gemeindegebieten die Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum wie ausgebaut werden.

Der Bundesverband Carsharing stellt Muster-Unterlagen für die Bekanntmachung von Verteilungsverfahren für zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung. Sie können diese nutzen und in einem Feedbackgespräch mit den Expert*innen des bcs abklären, ob Sie in Ihrer Ausgestaltung der Unterlagen alle rechtlichen Erfordernisse eingehalten haben.

Wichtiger Hinweis: Man kann das gesetzlich vorgeschriebene Auswahlverfahren für zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum wie oben beschrieben als Verteilungsverfahren durchführen. Noch einfacher ist eine andere Variante, das sogenannte „Antragsverfahren“. In diesem Verfahrenstyp bestimmen die interessierten Carsharing-Anbieter in den Grenzen der kommunalen Vorgaben zu den einzelnen Quartieren die genaue Lage der Carsharing-Stationen und die Zahl der benötigten Stellplätze selbst. Die Anbieter beantragen dann im Auswahlverfahren diese Stellplätze. Dieser Verfahrenszuschnitt ist maximal einfach für die kommunalen Verwaltungen, da die Aufgabe wegfällt, ein konkretes Stellplatzkonzept zu erstellen. Diese Aufgabe liegt in diesem Verfahrenstyp bei den Carsharing-Anbietern. Wir beschreiben dieses sehr effiziente

Verfahren nicht als generelle Best Practice, weil es nicht in allen Bundesländern zulässig ist. Der Bundesverband Carsharing kann Sie hinsichtlich des geeigneten Verfahrenszuschnitts für Ihre Kommune beraten.

Weiterführende Informationen des bcs: Leitfaden „Carsharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen“, Musterbekanntmachung für die Verteilung von zugeordneten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum

Wie kann die Kommune Carsharing im laufenden Betrieb fördern?

Carsharing ist kein Konsumprodukt, man kauft es nicht „mal eben so“. Das gilt insbesondere dann, wenn es um die Frage geht, ob man sein eigenes Auto durch Carsharing ersetzen will. Die langjährigen Erfahrungen der Carsharing-Anbieter zeigen, dass vor allem peer-to-peer Marketing (Empfehlungsmarketing) gut geeignet ist, um Carsharing erfolgreich zu bewerben. Denn es ist viel leichter, sich fürs Carsharing ernsthaft zu interessieren, wenn eine vertrauenswürdige Person einem versichert, dass es funktioniert. Für Kommunen bedeutet dies vor allem: Tue selbst, was du empfiehlst. Die Empfehlung, sich für Carsharing zu interessieren, klingt viel glaubwürdiger, wenn die Bürgermeister*in Carsharing nutzt und die kommunale Verwaltung den Unternehmen vorlebt, wie man Fahrzeuge im eigenen Fuhrpark durch Nutzung des öffentlichen Carsharing-Angebots ersetzt.

Eine besondere Rolle für die Carsharing-Förderung spielen Unternehmen und Verwaltungen, die das öffentliche Carsharing für ihre dienstliche Mobilität nutzen. Zum einen sind sie hervorragende Multiplikatoren. Viel wichtiger aber: Die dienstliche und die private Carsharing-Nutzung ergänzen sich gut und führen zu einer hohen Gesamtauslastung der Carsharing-Fahrzeuge. Denn dienstliche Fahrten finden vor allem an Wochentagen tagsüber statt, während die private Nachfrage sich vor allem in den Tagesrandzeiten der Wochentage und an den Wochenenden konzentriert. Als ideal gilt daher ein Anteil dienstlich verursachter Fahrten von ca. 30 Prozent pro Carsharing-Fahrzeug. Dies ermöglicht es den Anbietern, mehr Fahrzeuge für die Nachfragespitzen im privaten Bereich vorzuhalten. Kommunale Verwaltungen sollten deshalb dazu motiviert werden, das öffentliche Carsharing-Angebot für dienstliche Fahrten zu nutzen. Die kommunale Politik kann auch Unternehmen vor Ort zur Nutzung des öffentlichen Carsharing anregen, indem sie dies zum Beispiel im Rahmen von Klimaschutzplänen oder Klimaschutzpartnerschaften mit den Unternehmen vereinbart.

Vertiefende Erläuterungen zur (Eigen-)Wirtschaftlichkeit von Carsharing-Angeboten finden Sie im Abschnitt „Das ideale Carsharing-Angebot“.

Wie (und wann) elektrifiziert man Carsharing?

Die Carsharing-Anbieter in Deutschland sind bei der Antriebsumstellung der nationalen Pkw-Flotte weit voraus. Der Anteil der batterieelektrischen Fahrzeuge in der deutschen Carsharing-Flotte lag zum 01. Januar 2024 bei 17,8 Prozent. In der nationalen Pkw-Flotte lag der Anteil zum gleichen Zeitpunkt bei 2,9 Prozent. Der hohe Elektrifizierungsgrad der Carsharing-Flotten ist jedoch kein bedeutender Hebel für mehr Klimaschutz im Verkehr. Denn zum Stand 01. Januar 2024 macht die deutsche Carsharing-Flotte nur 0,09 Prozent des nationalen Pkw-Bestands aus (Quellen: KBA, bcs). Und pro 1.000 Einwohner*innen gibt es heute in deutschen Großstädten maximal fünf Carsharing-Fahrzeuge. Selbst wenn das Carsharing auf einem ambitionierten Pfad ausgebaut wird, wird es in absehbarer Zeit nur einen geringen Teil des gesamten Pkw-Bestands stellen. Das bedeutet: Die Antriebswende im Carsharing muss vollzogen werden, sie wird aber keinen hohen Beitrag zur Emissionsminderung im Verkehr leisten. Das gilt umso mehr als die heutigen Verbrenner-Fahrzeuge im Carsharing erheblich kleiner und weniger hoch motorisiert sind als der deutsche Pkw-Durchschnitt oder die Flotten der großen klassischen Autovermieter.

Anders als die Antriebsumstellung ist die verhaltensändernde Wirkung des Carsharing für den Klimaschutz im Verkehr sehr bedeutsam. Die Veränderung des Modal Split der Carsharing-Haushalte nach einer Autoabschaffung hat erheblichen Einfluss auf die Treibhausgas-Emissionen. Diese Wirkung wird dadurch verstärkt, dass möglichst viele Haushalte Carsharing nutzen. Der flächendeckende Ausbau verkehrsentslastender Carsharing-Angebote führt deshalb zu erheblichen Emissions-Einsparungen im Verkehr. Daraus kann der allgemeine Schluss gezogen werden, dass der flächendeckende Ausbau des Carsharing Priorität hat, die Antriebsumstellung der Carsharing-Flotte hingegen nicht.

In der praktischen kommunalen Umsetzung ist die Elektrifizierung der Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum heute ein hochkomplexes Unterfangen. Denn ein Carsharing-Stellplatz im öffentlichen Raum ist kein für alle Verkehrsteilnehmer*innen zugänglicher Teil des öffentlichen Straßenraums. Die staatlichen Förderprogramme für öffentlich zugängliche Ladepunkte greifen daher nicht. Per Sondernutzungsgenehmigung einem Carsharing-Anbieter zugeteilte Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum sind wiederum nur auf Zeit vergeben und kein permanentes Betriebsgelände. Deshalb investieren die Anbieter hier nicht in eigen Ladeinfrastruktur und die Förderprogramme für Ladeinfrastruktur auf Betriebsgelände sind nicht anwendbar. Trotzdem die Installierung von Ladeinfrastruktur an Carsharing-Stationen zu organisieren, ist eine langwierige Aufgabe und manchmal gelingt es gar nicht. Daher bremst eine sofortige Elektrifizierung aller Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum die Umsetzungsgeschwindigkeit beim Ausbau des öffentlichen Stationsnetzes für Carsharing erheblich.

Wir raten daher zu folgendem Vorgehen: Der Ausbau des Carsharing-Angebots sollte mit Priorität und unabhängig von der Antriebsumstellung vorangetrieben werden, die Elektrifizierung kann später gesondert erfolgen. Damit dieser Doppelschritt aus flächendeckendem Ausbau und

Elektrifizierung gelingt, sollten Kommunen schon bei der Erstellung des Konzepts für Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum prüfen, wo der nächstgelegene Netzanschluss für jede geplante Station liegt. Die Verschiebung eines Stations-Standorts um nur einige Meter Richtung Anschlusspunkt kann bei der späteren Herstellung des Netzanschlusses der Station einen fünfstelligen Euro-Betrag einsparen.

Wie bindet man Carsharing in MaaS-Apps ein?

Mobility-as-a-Service (MaaS) ist die Integration von verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen in einer einzigen, digitalen Anwendung. Die digitale MaaS-Anwendung schlägt jeweils die beste Mobilitätslösung für einen Weg basierend auf den Bedürfnissen der jeweiligen Kund*in vor. MaaS-Anwendungen können unterschiedlich tief integriert sein. Basis einer MaaS-App ist in der Regel eine mehrere Mobilitätsanbieter umfassende Auskunftsfunktion inklusive einer Verfügbarkeitsprüfung für die jeweiligen Fahrzeuge. Weitere Integrationsstufen können sein: Direkter Zugang zur Buchung von Mobilitätsangeboten, integrierte Nutzungsbegleitung für gebuchte Verkehrsmittel, integriertes Bezahlen aller genutzten Mobilitätsdienste. Allerdings müssen diese Funktionen nicht notwendig in eine MaaS-App integriert sein. Denn der wesentliche Nutzen der MaaS-App ist bereits die gebündelte Information über das multimodale Angebot. Alle Funktionen, die für die Nutzung einzelner Mobilitätsangebote relevant sind, liegen in den Apps der Mobilitätsanbieter bereits optimal vor und können in einer MaaS-App nur teilweise „nachgebaut“ werden.

Es ist bisher unklar, ob MaaS-Apps in nennenswertem Umfang den Vertrieb oder die Akzeptanz multimodaler Mobilität verbessern. Für das Carsharing sind die bisherigen Ergebnisse eher ernüchternd: Dort wo es sie gibt, vermitteln MaaS-Apps nur einen verschwindend kleinen Prozentsatz der Carsharing-Buchungen. Die meisten Nutzer*innen von Carsharing bevorzugen die Apps der einzelnen Anbieter. Trotzdem unterstützen die Carsharing-Anbieter die Etablierung von MaaS-Apps. Denn diese könnten in Zukunft ein wichtiges Werkzeug werden, um multimodale Mobilität an breite Bevölkerungsschichten zu vermarkten. Faustregeln für die Integration von Carsharing in MaaS-Apps sind:

- Auskunftsdaten zum Carsharing-Angebot (zum Beispiel: Lage einer Carsharing-Station, Fahrzeugklassen an der Station, Lage und Form eines Geschäftsgebiets von free-floating Carsharing) können leicht in MaaS-Apps dargestellt werden. Die Carsharing-Anbieter stellen Standardschnittstellen hierfür bereit.
- Verfügbarkeitsdaten von Carsharing-Fahrzeugen sind ebenfalls gut in MaaS-Apps integrierbar. Die Daten sind jedoch sehr geschäftsmodellrelevant. Deswegen stellen viele Carsharing-Anbieter sie nur zur Verfügung, wenn der Betreiber der MaaS-App die Daten nur für Auskünfte verwendet und vor unbefugtem Zugriff durch Carsharing-Wettbewerber schützt. Auf die Funktionsfähigkeit oder den Funktionsumfang der MaaS-App haben solche Sicherungsmaßnahmen keinen Einfluss.

- Die Integration der Carsharing-Buchung in eine MaaS-App sowie die Integration der nachfolgenden Schritte Nutzungsbegleitung und Bezahlen ist komplex, teuer und hat meist wenig praktischen Nutzen. Denn die speziellen Carsharing-Apps der Anbieter sind kund*innenfreundlicher und leichter zu bedienen. Außerdem entwickeln die Carsharing-Apps sich schneller weiter als die komplexen MaaS-Apps, sodass letztere schnell veralten. Best Practice ist deshalb, die Carsharing-Auskunft in die MaaS-App zu integrieren und die nachfolgenden Schritte (Buchen, Nutzen, Bezahlen) durch Absprung in die Apps der Carsharing-Anbieter zu realisieren. Das kann technisch so gestaltet werden, dass die Nutzenden sich weder neu anmelden müssen noch ein deutlich sichtbarer „Systembruch“ stattfindet. Diese Lösung ist auch die bei Weitem kostengünstigste – sowohl für den Betreiber der MaaS-App als auch für den Carsharing-Anbieter.

Wichtiger Hinweis: Die Datenlieferung für MaaS-Apps und für die kommunale Verkehrsplanung wird von immer mehr Kommunen in die Anforderungen integriert, die Carsharing-Anbieter erfüllen müssen, wenn sie Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum erhalten wollen. Dagegen ist nichts einzuwenden, allerdings erfordert dies ein gewisses Expert*innenwissen. Wir sehen in der Praxis viele Verteilungsverfahren für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum, bei denen die Beschreibung der Datenanforderungen den rechtlichen Anforderungen nicht gerecht wird. Die Verfahren sind dann nicht mehr rechtssicher und könnten gerichtlich angegriffen werden. Der bcs berät Kommunen gern speziell zu diesem Thema.

Wie misst man, dass Carsharing wirkt?

Der Bundesverband Carsharing hat einen Evaluationsstandard zur Messung der verkehrsentlastenden Wirkung von Carsharing veröffentlicht. Dieser beschreibt eine einheitliche Mess- und Berechnungsmethode, die kontinuierlich an den Stand der verkehrswissenschaftlichen Forschung angepasst wird. Kommunen können gemeinsam mit den Carsharing-Anbietern vor Ort die verkehrsentlastende Wirkung der Angebote messen. Der Bundesverband Carsharing kann hierfür mit dem Evaluationsstandard vertraute unabhängige Dienstleister empfehlen.

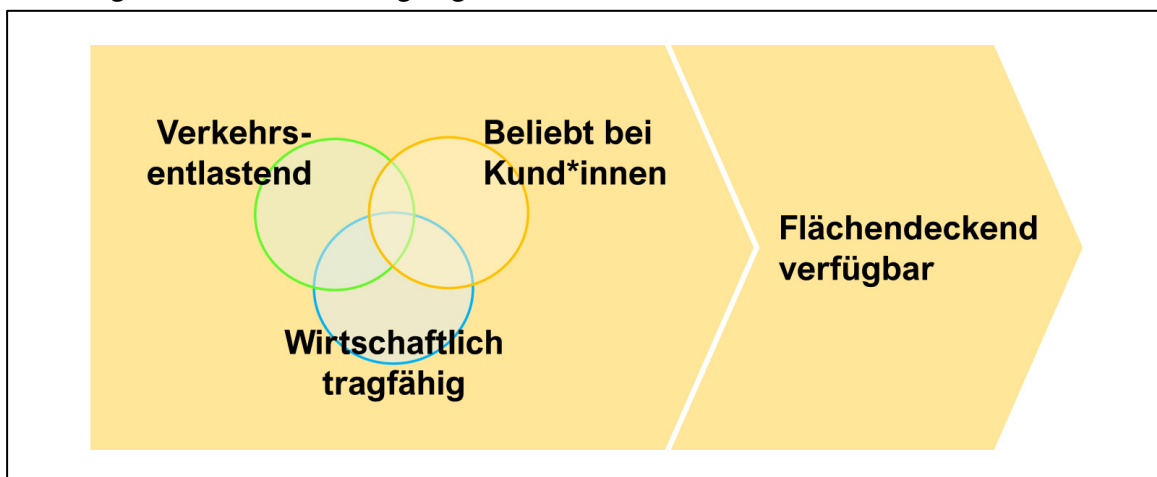
Weiterführende Informationen des bcs: Evaluationsstandard „Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen“

Das ideale Carsharing-Angebot

Das ideale Carsharing-Angebot ist verkehrsentlastend, bei den Kund*innen beliebt und ohne finanzielle Zuschüsse langfristig eigenwirtschaftlich tragfähig. Carsharing-Angebote können alle drei Anforderungen erfüllen. Das zeigt die heutige Praxis.

Bei der Formulierung unserer Best-Practice-Hinweise gehen wir davon aus, dass die kommunale Carsharing-Förderung darauf abzielt, die Entstehung und flächendeckende Verfügbarkeit idealer Carsharing-Angebote zu unterstützen. In diesem Abschnitt gehen wir deshalb genauer auf die Frage ein, was ein ideales Carsharing-Angebot ausmacht. Unsere Erläuterungen sind als Hintergrundinformationen zu unseren vorstehenden Best-Practice-Hinweisen zu verstehen.

Abbildung 1: Das ideale Carsharing-Angebot



Die **verkehrsentlastende Wirkung** von Carsharing-Angeboten ist wissenschaftlich gut untersucht. Sie kann gemessen und in Kennzahlen ausgedrückt werden. Aus der Studienlage lässt sich eine klare Best Practice für ein Carsharing-Angebot mit hoher verkehrsentlastender Wirkung ableiten:

- Stationsbasiertes Carsharing ist die Basis der verkehrsentlastenden Wirkung. Kommunen sollten deshalb ein möglichst flächendeckendes Netz von gut sichtbaren Carsharing-Stationen mit zugeordneten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum schaffen.
- In urbanen Gebieten mit hoher Carsharing-Nachfrage können zusätzliche Angebote des free-floating Carsharing die Sichtbarkeit des Gesamtangebots und die Fahrzeugverfügbarkeit erhöhen. Die Verbindung zum stationsbasierten Basisangebot erfolgt idealerweise in einem kombinierten Carsharing-System. Existieren die Varianten parallel, kann die Vernetzung der Carsharing-Varianten durch Mobility-as-a-Service-Apps gefördert werden.

Einen Überblick über den aktuellen Forschungsstand bietet das Fact Sheet „Verkehrsentlastung durch Carsharing“ des Bundesverband Carsharing. Die Best Practice für die Wirkungsmessung von Carsharing-Angeboten beschreibt der Evaluationsstandard „Verkehrsentlastende Wirkung des Carsharing messen“ des bcs.

Auch die Erfolgsfaktoren für ein **bei den Nutzenden beliebtes Carsharing-Angebot** sind bestimmbar. In der Studie *team red 2018* nennen Carsharing-Kund*innen drei Merkmale eines Carsharing-Angebots, die ihnen sehr wichtig sind: Unkomplizierte Buchung, Verfügbarkeit gewünschter Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt und kurze Wege zum gebuchten Fahrzeug (siehe Tabelle 1).¹ Es handelt sich hier um die zentralen Kriterien dafür, ob ein Carsharing-Angebot mit den wesentlichen Vorteilen eines privaten Pkw konkurrieren kann: Der private Pkw wurde anhand der eigenen Bedürfnisse ausgesucht und steht immer möglichst wohnungsnah bereit. Das Carsharing muss, um dies abbilden zu können, die gewünschten Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt in Wohnungsnahe der Nutzenden unkompliziert buchbar machen.

Tabelle 1: Auswahl bestimmter Leistungsmerkmale des genutzten Carsharing-Angebots als „sehr wichtig“ (Befragte in Prozent, Mehrfachnennungen möglich, dargestellt sind die fünf am häufigsten genannten Leistungsmerkmale); Quelle: team red 2018

Leistungsmerkmal	Anteil Befragte, die das Merkmal „sehr wichtig“ finden
Unkomplizierte Buchung	79 %
Verfügbarkeit gewünschter Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt	68 %
Kurze Wege zur nächsten Station	60 %
Einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit des Fahrzeugs	46 %
Kulanz bei Pannen/Störungen/Schäden	42 %

Wie eng die Zufriedenheit mit den zentralen Leistungsmerkmalen und die verkehrsentlastende Wirkung des Carsharing zusammenhängen, zeigt die Studie *STARS 2018a*. Hier werden Nutzende sowohl zu ihrer Zufriedenheit mit dem von ihnen genutzten Carsharing-Angebot als auch zur Eignung des Carsharing-Angebots als Ersatz für einen privaten Pkw befragt.² Die Kund*innen der stationsbasierten und kombinierten Carsharing-Angebote sind hinsichtlich einiger zentraler Leistungsmerkmale deutlich zufriedener als die Kund*innen des free-floating Carsharing. Zugleich bezeichnen sehr viel mehr dieser Kund*innen das Carsharing-Angebot als vollwertigen Ersatz für einen privaten Pkw.

¹ In Bremen stand zum Zeitpunkt der Studie ein gut ausgebautes, langjährig verfügbares Carsharing-Angebot mit einer hohen Kund*innenzufriedenheit zur Verfügung. Die Stadt Bremen förderte das Carsharing zum Studienzeitpunkt bereits langjährig durch Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum. Die Meinung der Befragten zu den Leistungsmerkmalen des Carsharing stammt also aus einem Best-Practice-Umfeld.

² Die Befragten wohnten und nutzten zum Studienzeitpunkt Carsharing-Angebote in innenstadtnahen Wohnquartieren von Frankfurt am Main, Köln und Stuttgart. Die Gebiete waren zuvor als Best-Practice-Gebiete in Bezug auf die Verbreitung und Verfügbarkeit der untersuchten Carsharing-Angebote identifiziert worden.

Tabelle 2: Zufriedenheit von Carsharing-Kund*innen mit der von ihnen genutzten Carsharing-Variante und Zustimmung zu der Aussage „Das Carsharing-Angebot ist ein vollwertiger Ersatz für ein eigenes Auto.“; Quelle: STARS 2018

	Stationsbasiertes Carsharing	Kombinierte Carsharing-Systeme	Free-floating Carsharing
Zufriedenheit mit ausgewählten Leistungsmerkmalen (5 = sehr zufrieden, 1 = sehr unzufrieden)			
Verfügbarkeit der Fahrzeuge	4,1	3,7	2,8
Erreichbarkeit der Fahrzeuge	4,3	3,9	3,3
Kosten der Nutzung	3,8	3,7	3,5
Bequemlichkeit der Nutzung	4,3	3,9	4,0
Zustimmung zu: „Das Carsharing-Angebot ist ein vollwertiger Ersatz für einen privaten Pkw.“			
Stimme voll oder eher zu	63,2 %	65,0 %	32,9 %
Stimme gar nicht zu	3,3 %	4,1 %	19,0 %

Fokusgruppen im Rahmen von *STARS 2018b* zeigen, dass für die Einordnung der stationsbasierten und kombinierten Carsharing-Systeme als Pkw-Ersatz vor allem die hohe Berechenbarkeit der Fahrzeugverfügbarkeit und des Standorts der stationsbasierten Fahrzeuge verantwortlich ist. Umgekehrt führt die geringere Berechenbarkeit der (dort untersuchten) Angebote des free-floating Carsharing dazu, dass es häufiger als Zusatzangebot zu anderen hauptsächlich genutzten Mobilitätsoptionen (privater Pkw, ÖPNV, Fahrrad) und weniger als Pkw-Ersatz eingeordnet wird.

Aus den Befunden zur verkehrsentlastenden Wirkung und zur Kund*innenzufriedenheit leitet der Bundesverband Carsharing eine Best Practice für den Produktzuschnitt von Carsharing-Angeboten ab. Grundsätzlich können Angebote aller Carsharing-Varianten so aufgebaut sein, dass sie diese Empfehlungen erfüllen (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: Best-Practice für den Produktzuschnitt eines Carsharing-Angebots

Anforderungen der Kund*innen	Umsetzung im Carsharing-Produkt
Unkomplizierte Buchung	Die Apps und Prozesse der größeren Carsharing-Anbieter werden von Kund*innen gut beurteilt – sie sind weitgehend Best-Practice.
Verfügbarkeit gewünschter Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt	Reservierungen Wochen/Monate im Voraus sind möglich. Der Abholort des Fahrzeugs ist zum Reservierungszeitpunkt klar. Der Anbieter betreibt eine kleinräumlich am einzelnen Quartier oder Standort orientierte Auslastungssteuerung.
Kurze Wege zum nächsten Fahrzeug	Ein engmaschiges Netz von wohnungsnahen Carsharing-Stationen erzeugt die verlässliche fußläufige Erreichbarkeit des Carsharing-Angebots.
Berechenbare und niedrige Kosten	Zeit- und Kilometertarife spiegeln die Pkw-Nutzungsmuster am besten wider. Tarife für Wenig- und Vielfahrer sprechen verschiedene Zielgruppen mit unterschiedlichem Pkw-Bedarf an.

Carsharing kann **langfristig eigenwirtschaftlich betrieben** werden. Das zeigt sich schon daran, dass viele der großen deutschen Carsharing-Anbieter (stadtmobil, cambio, teilAuto, book-n-drive, scouter) seit über 20 Jahren ohne staatliche Zuschüsse am Markt erfolgreich sind.

Es gibt vier große Herausforderungen im Carsharing-Geschäftsmodell, die für einen stabilen eigenwirtschaftlichen Betrieb zu meistern sind:

- Die Verfügbarkeit und Auslastung der Carsharing-Fahrzeuge muss kleinräumlich beobachtet und organisiert werden. Im Grunde ist jedes Fahrzeug eine einzelne Filiale. Die Nachfrage der privaten Haushalte verteilt sich nämlich sehr ungleich über die Tageszeiten, Wochentage und Jahreszeiten. Eine gute Balance zwischen Fahrzeug-Verfügbarkeit und Fahrzeug-Auslastung ist deshalb sowohl erfolgskritisch als auch schwer herzustellen.
- Es braucht dauerhafte Kund*innenbeziehungen. Gute Kund*innen sind vor allem jene, die ihr eigenes Auto abschaffen und sich ganz auf das Carsharing verlassen. Denn mit ihrer Nachfrage kann der Carsharing-Anbieter dauerhaft planen und sie in gewissen Grenzen auch vorhersehen.
- Die Expansion verläuft langsam. Denn dem Einstieg ins Carsharing geht bei vielen Neukund*innen ein längerer Entscheidungsprozess voraus. Das betrifft insbesondere Haushalte, die einen privaten Pkw besitzen. Der war teuer und die durchschnittliche Haltedauer für einen privaten Pkw liegt in Deutschland bei etwa zehn Jahren. Die Entscheidung, den privaten Pkw abzuschaffen und ganz auf multimodale Mobilität zu setzen ist zudem mit einer Veränderung von Alltagsroutinen verbunden. Das will überlegt sein. Viele Haushalte entscheiden sich daher nicht sofort fürs Carsharing, nur weil es in ihrem Quartier verfügbar wird. Vor allem neu eröffnete Carsharing-Standorte in bisher nicht bedienten Gebieten entwickeln sich langsam. Die durchschnittliche Anlaufphase bis zum Erreichen der Gewinnzone liegt für solche Standorte bei etwa fünf Jahren.
- Die Instandhaltung der Carsharing-Fahrzeuge und das Schadenmanagement sind anspruchsvoll. Durch die weite Verteilung der Fahrzeuge im Stadtgebiet und den selbständigen Fahrzeugzugang der Kund*innen haben die Anbieter nur begrenzte Möglichkeiten, Schäden zu Verursacher*innen zurückzuverfolgen. Deswegen ist ein gut organisiertes Schadenmanagement erfolgskritisch. Viele Anbieter legen in ihrer Kommunikation zudem besonderen Wert darauf, ein Community-Bewusstsein zu erzeugen, sodass die Kund*innen eine gewisse Mitverantwortung für den Zustand der Fahrzeuge übernehmen.

Regional verankerte, mittelständische Carsharing-Unternehmen sind die High-Performer der Branche. Diese Unternehmen können das kleinräumliche Management der Fahrzeugauslastung am besten leisten, kennen die Expansionsmöglichkeiten vor Ort am besten und sind am besten darin, regionale Carsharing-Communities mit langfristigen Kund*innenbeziehungen aufzubauen.

Die eigenwirtschaftliche Stabilität ist zudem von der angebotenen Carsharing-Variante abhängig. Stationsbasiertes Carsharing wird von vielen Unternehmen in Deutschland bereits seit den 1990er

Jahren erfolgreich angeboten. Die eigenwirtschaftliche Tragfähigkeit des Geschäftsmodells ist erprobt und erwiesen. Dasselbe gilt für kombinierte Carsharing-Systeme, die stationsbasiertes Carsharing und free-floating Carsharing aus einer Hand anbieten. Auch dies Geschäftsmodell kann als erwiesenermaßen eigenwirtschaftlich tragfähig gelten. Stand-alone free-floating Carsharing ist von allen Carsharing-Varianten am schwierigsten wirtschaftlich zu betreiben. Denn das Floating der Fahrzeuge erschwert eine fahrzeug- oder standortgenaue Steuerung der Auslastung und eine nachfrageorientierte Expansionsplanung.

Der eigenwirtschaftliche Carsharing-Betrieb hängt zudem davon ab, wo das Carsharing angeboten wird. Je kleiner die Gemeinde ist, umso wahrscheinlicher ist es, dass ein eigenwirtschaftlicher Betrieb nicht machbar ist. Das liegt an der geringeren Nachfrage bei gleichzeitig geringerer Verdichtung der Wohnbebauung in kleinen Ortschaften. Der Bundesverband Carsharing identifiziert drei Wege, auf denen Carsharing-Angebote in kleinen Ortschaften trotzdem wirtschaftlich machbar werden. Erstens: Carsharing-Vereine erbringen einen Teil der erforderlichen Arbeit ehrenamtlich. Zweitens: Vor Ort gibt es kommunale Verwaltungen oder Unternehmen, welche das Carsharing-Angebot für dienstliche Fahrten nutzt (die sogenannten „Ankermieter“). Drittens: Die Gemeinde bestellt das Carsharing und leistet (wenn nötig) einen Defizit-Ausgleich. In Nordrhein-Westfalen kann hierfür eine Förderung beantragt werden. Die drei Maßnahmen können natürlich kombiniert werden.

Beratungsangebote des bcs

Der Bundesverband Carsharing bietet Kommunen individuelle Beratung an:

- Wir unterstützen Sie bei der Formulierung von Carsharing-Leitlinien.
- Wir planen gemeinsam mit Ihnen Markterkundungen und unterstützen Sie bei der Durchführung.
- Wir unterstützen Sie bei der Erarbeitung von Stellplatzkonzepten für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum oder geben Feedback zu fertigen Konzepten.
- Wir beraten Sie strategisch bei der Planung von Stellplatz-Verteilungsverfahren und begleiten Sie auf Wunsch durch den gesamten Prozess.
- Wir helfen bei der Erstellung der Verfahrensunterlagen für Verteilungs- und Vergabeverfahren.
- Wir geben den Evaluationsstandard „Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen“ heraus und empfehlen Ihnen Verkehrswissenschaftler*innen, die Evaluationsprojekte für Sie durchführen können.

Weitere Publikationen des bcs



Alle Publikationen stehen auf der Homepage des bcs (carsharing.de) zum Download bereit

Quellen

MiD 2017: Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de

team red 2018: team red GmbH (Hrsg.): Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen. Endbericht. 2018

STARS 2018a: EU-Projekt STARS; Deliverable 4.1 – The influence of socioeconomic factors in the diffusion of car sharing. Deutsche Fallstudie: Bundesverband Carsharing e.V. (Hrsg.): Nutzer und Mobilitätsverhalten in verschiedenen Carsharing-Varianten. Projektbericht. Berlin 2018

STARS 2018b: EU Projekt STARS; Deliverable 4.2 - Mobility cultures and mobility styles.

Preisvergleich des bcs zwischen Carsharing und privatem Pkw: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-wird-im-vergleich-zum-eigenen-auto-immer-guenstiger>

Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz Bremen: <https://bau.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/mobilitaetskonzepte-nach-mobbauog-1267541>

Impressum

Bundesverband Carsharing e.V. (bcs)
Schönhauser Allee 141B, 10437 Berlin
Tel: 030 - 92 12 33 53
www.carsharing.de
info@carsharing.de
Autor: Gunnar Nehrke

Der Autor dankt den vielen Kommunen, die dem bcs in den letzten Jahren durch ihre Umsetzung von Carsharing-Fördermaßnahmen ermöglicht haben, aus der Praxis zu lernen. Besonderer Dank gebührt in diesem Zusammenhang Michael Glotz-Richter und Rebecca Karbaumer. Ein großer Teil des hier ausgebreiteten Wissensbestands wurde von Willi Loose geschaffen und zusammengetragen – auch ihm gebührt besonderer Dank. Den folgenden Personen dankt der Autor für fachlichen Rat bei der Erstellung dieser Publikation: Miriam Caroli, Rebecca Karbaumer, Mathias Kall, Fabian Kern.