Position

November 2025

Bundesverband Carsharing

E-Quoten für Carsharing-Flotten setzen ausreichende Ladeinfrastruktur voraus

Um das Ziel einer klimaneutralen Mobilität bis 2045 zu erreichen, ist die Antriebsumstellung von Kraftfahrzeugen, insbesondere von Pkw, ein wichtiger Hebel. Seit Jahren wird eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, um hier schneller voranzukommen: Steuerliche Bevorzugung alternativer Antriebe, Kaufprämien, Förderung der Errichtung von Ladeinfrastruktur. Im Rahmen der Initiative „Decarbonising Corporate Fleets“ will die EU-Kommission nun E-Fahrzeugquoten unter anderem für Mietfahrzeugflotten festschreiben. Aufgrund der kürzeren Haltedauer in diesen Flotten erhofft die Kommission sich, dass schneller mehr E-Fahrzeuge dem Gebrauchtwagenmarkt zur Verfügung stehen.

Nach dem Plan der EU-Kommission soll die Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen auf Stellplätzen im öffentlichen Raum in Zukunft nur noch für Elektrofahrzeuge zugelassen werden. So will die Kommission den Hochlauf der Elektromobilität beschleunigen.

Der Bundesverband Carsharing als Dachverband der deutschen Carsharing-Anbieter begrüßt und unterstützt das politische Ziel einer klimaneutralen und emissionsfreien Mobilität. Die Pläne der EU-Kommission für das Carsharing setzen jedoch den zweiten Schritt vor den ersten. Denn: Es fehlt in Deutschland die notwendige Ladeinfrastruktur, um ambitionierte E-Quoten umsetzen zu können.

Wer E-Quoten für Carsharing möchte, muss für Ladeinfrastruktur an den Bereitstellungsorten im öffentlichen Raum sorgen

Die deutschen Carsharing-Anbieter sind nationale Vorreiter bei der Antriebsumstellung. Rund 17 Prozent der Carsharing-Flotte in Deutschland fährt bereits heute batterieelektrisch. In den von der geplanten Maßnahme der Kommission besonders betroffenen stationsbasierten Carsharing-Flotten sind es sogar 21 Prozent. Zum Vergleich: In der gesamten deutschen Pkw-Flotte fahren nur 3,2 Prozent der Fahrzeuge batterieelektrisch.

Die gute E-Quote erreichen die deutschen Carsharing-Anbieter durch eine weit fortgeschrittene Elektrifizierung ihrer auf privaten Flächen stationierten Fahrzeuge. An Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum geht die Elektrifizierung hingegen kaum voran. Dort sind die Kommunen für die Bereitstellung der nötigen Ladeinfrastruktur und insbesondere des Netzanschlusses verantwortlich. Sie sind damit jedoch derzeit finanziell und organisatorisch überfordert. Ein Verbot der Stationierung von Verbrenner-Fahrzeugen auf Stellplätzen im öffentlichen Raum würde in Deutschland deshalb einem generellen Stationierungsverbot für Carsharing auf Stellplätzen im Straßenraum gleichkommen.

Wir fordern die Bundesregierung deshalb auf,

- dafür zu sorgen, dass die EU-Kommission derzeit keine E-Quoten für Carsharingflotten festlegt.
- darauf hinzuwirken, dass die EU-Kommission ein Förderprogramm für Kommunen auflegt, um den Aufbau von Ladeinfrastruktur an Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum zu unterstützen.
- dafür zu sorgen, dass der Zeitpunkt der Einführung einer E-Quote für Carsharing an den Ausbaugrad der entsprechenden Ladeinfrastruktur an Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum gekoppelt wird.

Hintergrund: E-Carsharing im öffentlichen Raum

Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum gehören den Kommunen. Sie stehen den Carsharing-Anbietern nur befristet für maximal acht Jahre zur Verfügung. Carsharing-Anbieter könnten zu diesen Stellplätzen ihre eigenen Ladesäulen und Wallboxen mitbringen, aber an den Stationen fehlen die Netzanschlüsse. Diese sind öffentliche Infrastruktur und müssten von den Kommunen geschaffen werden. Für die Umsetzung der Netzanschlüsse würden Kosten von 15.000 bis 20.000 Euro pro Station anfallen. Den Kommunen fehlt für diese Investition das Geld, in den kommunalen Verwaltungen steht zudem oft das Personal für Planung, Genehmigung und Baubegleitung nicht zur Verfügung.

Rund 30 Prozent der stationsbasierten Carsharing-Fahrzeuge in Deutschland stehen auf Stellplätzen im öffentlichen Raum, Tendenz steigend. Die Kommunen wollen diese Carsharing-Variante aus den Hinterhöfen und Tiefgaragen in den öffentlichen Raum holen, um sie sichtbarer und attraktiver zu machen und so die Mobilitätswende und klimaverträgliche Mobilität zu fördern. Die Maßnahme der EU-Kommission würde dieser Entwicklung ein jähes Ende setzen.

Die langjährigen Erfahrungen der deutschen Carsharing-Anbieter mit E-Carsharing zeigen zudem: Auch die Flotten des free-floating Carsharing sind auf Ladeinfrastruktur an Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum angewiesen. Das liegt daran, dass öffentliche Ladesäulen zum Normalladen für Carsharing-Nutzende meist keine Alternative zu Ladepunkten an speziellen Bereitstellungs- und Abgabeorten sind. Längere Ladevorgänge lassen sich nämlich nur selten während einer Carsharing-Buchung durchführen. Werden ausschließlich öffentliche Ladesäulen mitgenutzt, vermeiden die Nutzenden das Laden oft ganz oder geben die Fahrzeuge direkt an den öffentlichen Ladesäulen zurück und blockieren sie dadurch. Das dann notwendige Umsetzen von Fahrzeugen zwischen öffentlicher Ladesäule und Bereitstellungsplatz durch eigenes Personal ist für die Carsharing-Anbieter wirtschaftlich nicht darstellbar. Bevor Schnelladen flächendeckend und kostengünstig verfügbar ist, führt deshalb auch für das free-floating Carsharing kein Weg daran vorbei, auf Ladepunkte an Carsharing-Stellplätzen im privaten und öffentlichen Raum zurückzugreifen.

Klimaneutrale Mobilität ist mehr als emissionsfreie Fahrzeuge

Eine Reduktion der politischen Debatte auf E-Auto-Quoten verkennt den Beitrag, den das Carsharing seit Jahren für den Klimaschutz leistet. Eine Studie im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen[1]

[1] https://mobilpunkt-bremen.de/app/uploads/2025/05/Kurzstudie-E-Carsharing-Bremen_Institut-Schreier_2025.pdf

kommt zu dem Ergebnis, dass die Elektrifizierung der gesamten heute in Bremen stationierten Carsharing-Flotte genauso viel CO_2-Emissionen einspart, wie die Hinzugewinnung von lediglich 400 bis 800 neuen Carsharing-Kund*innen[2]. Denn Haushalte, die ins Carsharing einsteigen, ändern auch ihr Mobilitätsverhalten: Sie nutzen Autos seltener und den ÖPNV und Fahrrad häufiger. Durch diese Veränderung verkleinert sich der CO_2-Fußabdruck der Carsharing-Haushalte gegenüber dem Bevölkerungsdurchschnitt. Der Effekt ist so erheblich, dass für den Klimaschutz die Ausweitung des Carsharing-Angebots und die Hinzugewinnung neuer Kund*innen ist bedeutsamer als die schnelle Antriebsumstellung in den Carsharing-Flotten. An dieser Realität sollte sich die politische Prioritätensetzung orientieren.

Über den Bundesverband Carsharing

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 sowie die Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Wir fördern Carsharing als Teil einer ressourcenschonenden und klimaneutralen Mobilität – in enger Zusammenarbeit mit den weiteren Akteuren des Umweltverbunds.

Der Bundesverband Carsharing e.V. ist als Interessensvertretung im Deutschen Lobbyregister registriert (R004440).

[2] Im Jahr 2025 gibt es in Bremen 30.000 Carsharing-Kund*innen.