

E-Quoten für Carsharing-Flotten setzen verbesserte Rahmenbedingungen für die Elektrifizierung voraus

Um das Ziel einer klimaneutralen Mobilität bis 2045 zu erreichen, ist die Antriebsumstellung von Kraftfahrzeugen, insbesondere von Pkw, ein wichtiger Hebel. Im Rahmen der Initiative „Decarbonising Corporate Fleets“ will die EU-Kommission nun E-Fahrzeugquoten unter anderem für Mietfahrzeugflotten festschreiben. Aufgrund der kürzeren Haltedauern in diesen Flotten könnten so schneller mehr E-Fahrzeuge dem Gebrauchtwagenmarkt zur Verfügung stehen.

Der Bundesverband Carsharing als Dachverband der deutschen Carsharing-Anbieter begrüßt und unterstützt das politische Ziel einer klimaneutralen und emissionsfreien Mobilität. Verpflichtungen zur Erfüllung von ambitionierten Quoten bei der Beschaffung von gewerblich genutzten E-Fahrzeugen können hierzu einen Beitrag leisten. Die von der EU-Kommission vorgeschlagenen hohen E-Quoten sind jedoch für Carsharing-Anbieter ohne eine tiefgreifende Veränderung der Rahmenbedingungen nicht erfüllbar. Für die beschleunigte Elektrifizierung der Carsharing-Flotten in Deutschland fehlen nämlich sowohl die geeignete Ladeinfrastruktur als auch die notwendigen Fahrzeugmodelle. Ohne Verbesserungen in diesen Bereichen führen ambitionierte E-Quoten zu einer künstlichen Verkleinerung und Verteuerung des Carsharing-Angebots und vernichten Wertschöpfung und Jobs in den Carsharing-Unternehmen. Das wäre schlecht für den Klimaschutz und schlecht für die Akzeptanz klimapolitischer Maßnahmen bei den Bürgerinnen und Bürgern.

Die Bundesregierung sollte sich deshalb dafür einsetzen,

1. dass die EU-Kommission Carsharing vorerst von der E-Quoten-Regulierungen ausnimmt.
2. dass die EU-Kommission ein Förderprogramm für Kommunen auflegt, um den Aufbau von Ladeinfrastruktur an Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum zu unterstützen.
3. dass der Zeitpunkt der Einführung einer E-Quote für Carsharing an die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur für Carsharing im öffentlichen Raum gekoppelt wird.

Carsharing leistet einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz – weit über klimafreundliche Antriebe hinaus

3,7 Mio. Haushalte in Deutschland sind zum Carsharing angemeldet, Tendenz steigend.¹ Die Carsharing-Haushalte legen mehr Wege mit dem ÖPNV und dem Fahrrad zurück als die

¹ Vergl. Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2023, Ergebnisbericht; https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Ergebnisbericht.pdf

Vergleichsbevölkerung, obwohl sie Zugang zu einem (Carsharing-)Pkw haben.² Ihr CO₂-Fußabdruck ist daher kleiner als derjenige der autobesitzenden Bevölkerung. Das Umweltbundesamt kommt in einer Studie zu dem Schluss, dass wegen des veränderten Mobilitätsverhaltens der Carsharing-Haushalte eine Hochskalierung der Carsharing-Nutzung einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten würde.³ Eine Studie im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen zeigt, dass die Hinzugewinnung von lediglich 400 bis 800 neuen Carsharing-Kund*innen in der Hansestadt genauso viel CO₂-Emissionen einspart, wie die Elektrifizierung der gesamten in Bremen stationierten Carsharing-Flotte.⁴ Das zeigt: Ein weiterer Ausbau des Carsharing-Angebots ist für den Klimaschutz besonders wichtig – wichtiger noch, als die Antriebsumstellung. Das Carsharinggesetz des Bundes (CsgG) und die entsprechenden Gesetze der Bundesländer fördern seit 2017 eine Hochskalierung des Carsharing-Angebots und der Nutzung. Die Vorschläge der EU-Kommission für hohe E-Quoten gefährden den Erfolg dieser Bemühungen. Denn: Ohne eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für E-Carsharing müssten viele Carsharing-Anbieter hohe E-Quoten durch eine Verkleinerung ihres Angebots erfüllen. Das würde den klimaschützenden Effekt des Carsharing reduzieren, anstatt ihn zu steigern.

Rund 17 % der Carsharing-Flotte in Deutschland fährt bereits heute batterieelektrisch. In den stationsbasierten Carsharing-Flotten sind es sogar 21 %.⁵ Die E-Quote liegt weit über dem Durchschnitt von 3,2 % in der nationalen Pkw-Flotte. Die Carsharing-Anbieter könnten die angepeilten hohen Beschaffungsziele der EU-Kommission trotzdem nicht erfüllen. Das liegt zum einen an der mangelhaften Verfügbarkeit geeigneter Lademöglichkeiten, zum anderen an der geringen Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeugmodelle.

Wer E-Quoten für Carsharing möchte, muss für mehr Ladeinfrastruktur an den Bereitstellungsstellen sorgen

Carsharing-Fahrzeuge stehen dezentral über die Gemeindegebiete verteilt in der Nähe der Wohnungen der Nutzenden – wie private Pkw auch. Zentrale Betriebshöfe gibt es nicht. Carsharing-geeignete Ladeinfrastruktur müsste an den dezentralen Bereitstellungsstellen der Fahrzeuge verfügbar sein. Das ist heute kaum der Fall, der Anwendungsfall „Sharing-Pkw“ wird vom Masterplan Ladeinfrastruktur trotz wiederholter Hinweise aus der Carsharing-Branche nicht beachtet. Wo es möglich wäre, die öffentliche Ladeinfrastruktur zu nutzen, stehen hohe Ladepreise und organisatorisch nicht umsetzbare Vorschriften einer regelmäßigen Nutzung für das Aufladen von Carsharing-Fahrzeugen entgegen.

Beim stationsbasierten Carsharing (rund 19.000 Fahrzeuge in 1.400 Städten und Gemeinden in Deutschland) stehen die Fahrzeuge an festgelegten Carsharing-Stationen. Die Anbieter erreichen ihre E-Quoten (bundesweit 21 %) durch eine weit fortgeschrittene Elektrifizierung ihrer Fahrzeuge

² Dies zeigen Studien seit dem Jahr 1996 immer wieder. Neueste Quellen: MiD 2023 und: Freie Hansestadt Bremen (Hrsg.): Evaluation Carsharing in Bremen 2025; <https://mobilpunkt-bremen.de/app/uploads/2026/01/Bremen-Carsharing-Evaluation-2025.pdf>

³ Vergl. Umweltbundesamt (Hrsg.): Abschätzung von THG-Einsparungen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum; <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/abschaetzung-von-thg-einsparungen-von-massnahmen>

⁴ Vergl. Freie Hansestadt Bremen (Hrsg.): E-Carsharing: Ökologische und ökonomische Effekte; https://mobilpunkt-bremen.de/app/uploads/2025/05/Kurzstudie-E-Carsharing-Bremen_Institut-Schreier_2025.pdf

⁵ Carsharing-Statistik des Bundesverband Carsharing, alle Zahlen mit Stand 01.01.2025

auf Stellflächen im privaten Raum (meist Hinterhöfe, Tief- oder Quartiersgaragen). Rund 30 Prozent der stationsbasierten Carsharing-Fahrzeuge stehen allerdings an Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum, Tendenz steigend. Die Kommunen wollen die stationsbasierte Carsharing-Variante möglichst aus den Hinterhöfen und Garagen in den öffentlichen Raum holen, um sie sichtbarer und attraktiver zu machen und so klimaschonende Mobilität zu fördern. Die Maßnahme der EU-Kommission würde dieses Vorhaben gefährden. Die Carsharing-Stationen 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. Der Elektrifizierungsanteil an den Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum ist daher heute nahe Null Prozent, eine Besserung ist angesichts der angespannten Haushaltslage in den meisten Kommunen nicht in Sicht. Ein Beschaffungsanteil von 95 Prozent E-Fahrzeugen im Jahr 2035 wäre deswegen für die stationsbasierten Carsharing-Anbieter nicht erreichbar, ohne Fahrzeuge von öffentlichen Stationen abzuziehen und das Angebot – trotz steigender Nachfrage der Bürgerinnen und Bürger und gegen den Willen der Kommunen – zu verkleinern.

Beim free-floating Carsharing (rund 27.000 Fahrzeuge in Großstädten und Metropolregionen) stehen alle Fahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen frei verteilt. Die Bereitstellung gilt rechtlich als Parken. Free-floating Fahrzeuge können im Prinzip die öffentliche Ladeinfrastruktur mitnutzen, indem Nutzer*innen die Fahrzeuge nach ihrer Buchung an einer Ladesäule parken und dort anschließen. Dies ist jedoch aus zwei Gründen nicht machbar: Die Ladepreise an der öffentlichen Ladeinfrastruktur sind bedeutend höher als beim privaten Laden, daher ist eine dauerhafte und flächendeckende Nutzung für die Carsharing-Anbieter nicht finanzierbar. Zudem werden erhebliche Blockier-Gebühren erhoben, wenn Fahrzeuge auch nach vollständiger Aufladung noch am öffentlichen Ladepunkt stehen. Carsharing-Fahrzeuge werden erst mit der nächsten Nutzung durch Carsharing-Kund*innen vom Ladepunkt entfernt, das kann nach einer halben Stunde oder erst am nächsten Tag sein. Für Carsharing-Anbieter ist es wirtschaftlich nicht darstellbar, täglich viele Fahrzeuge aufzusuchen und umzuparken, um drohenden Blockier-Gebühren zu entgehen. Ohne niedrige Ladepreise an öffentlichen Ladesäulen und eine Abschaffung der Blockier-Gebühren für Carsharing-Fahrzeuge würde es vermutlich zu Flottenabschmelzungen, der Verkleinerung von Operationsgebieten und vielleicht sogar zu Betriebseinstellungen kommen, wenn die Pläne der EU-Kommission für Carsharing umgesetzt werden.

Wer E-Quoten für Carsharing möchte, muss für mehr geeignete Fahrzeugmodelle sorgen

In Carsharing-Flotten werden überproportional häufig Kleinwagen und Kleinstwagen eingesetzt. Entsprechende Modelle sind jedoch auf dem Markt immer schlechter verfügbar. Im Bereich batterieelektrischer Antriebe sind die Carsharing-Anbieter derzeit von zwei bis drei Modellen abhängig. Alternative klimaschonende Antriebe kommen nicht in Betracht, da Wasserstofftankstellen kaum existieren und E-Fuels bisher nicht marktreif sind. Ohne eine breitere Verfügbarkeit von kleinen batterieelektrischen Fahrzeugmodellen dürften die Beschaffungspreise

für die Carsharing-Anbieter bei massiv erhöhter Fahrzeug-Nachfrage – unter anderem durch die wieder eingeführte Kaufprämie für Privathaushalte – erheblich steigen. Einige Expert*innen bezweifeln sogar, dass genug Fahrzeugmodelle überhaupt verfügbar wären, um ambitionierte E-Quoten zu erfüllen. Ohne eine deutliche Verbesserung auf der Beschaffungsseite werden hohe E-Quoten zu steigenden Preisen für Carsharing-Nutzende und einer Verlangsamung des Ausbaus der Carsharing-Angebote führen.

E-Quoten ohne verbesserte Rahmenbedingungen vernichten Wertschöpfung und Jobs und gefährden den Standort Deutschland

E-Carsharing funktioniert, E-Fahrzeuge werden aber im Durchschnitt von den Carsharing-Nutzenden immer noch schlechter angenommen als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. E-Fahrzeuge im Carsharing sind daher heute schlechter ausgelastet als Verbrenner-Fahrzeuge. Eine nicht mit der realen Nachfrage auf Kund*innenseite verbundene Steigerung des E-Anteils in den Carsharing-Flotten dürfte zu einer sinkenden Nachfrage führen.

Im fürs Carsharing besonders wichtigen Segment der Kleinwagen liegen die Beschaffungspreise für E-Fahrzeuge zudem weiterhin deutlich über dem Verbrenner-Segment, eine Preisangleichung ist bislang nicht in Sicht. Auf der Beschaffungsseite dürften daher die Preise erheblich steigen. Verschärfend kommt hinzu, dass die EU-Kommission plant, schon ab 2028 staatliche finanzielle Beschaffungsförderungen in allen Mitgliedsstaaten nur noch für E-Fahrzeuge aus EU-Produktion zuzulassen. Die Carsharing-Branche wäre also bei steigendem Beschaffungsbedarf nicht in der Lage, eine Beschaffung nicht-europäischer Modelle gefördert zu bekommen.

Diese Entwicklungen zusammen – reduzierte Nachfrage, steigende Beschaffungspreise, reduzierte Fördermöglichkeiten - werden sicherlich Wertschöpfung vernichten, sie könnten aber auch existenzbedrohend für die Carsharing-Unternehmen werden.

Deutschland ist weltweit ein Leitmarkt für Carsharing. Damit dies so bleibt, muss die Bundesregierung handeln: Die Pläne der EU-Kommission für eine Regulierung der Fahrzeugbeschaffung für Mietwagenflotten muss in realistische Bahnen gelenkt werden. Die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur und von geeigneten Fahrzeugmodellen muss verbessert werden, bevor ambitionierte E-Quoten für Carsharing-Flotten eingeführt werden können.

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).