FACT SHEET

bcs Bundesverband Carsharing

Verkehrsentlastung durch Carsharing

Die verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing ist wissenschaftlich gut untersucht. Carsharing reduziert den Pkw-Bestand und den Parkraumbedarf. Darüber hinaus verändert Carsharing das Mobilitätsverhalten: Carsharing-Nutzende fahren öfter mit Bus, Bahn und Fahrrad und seltener mit dem Pkw als die Vergleichsbevölkerung. Carsharing entlastet so den Verkehr und die Umwelt.

Carsharing reduziert den Parkraumbedarf und den Autoverkehr

Autos beanspruchen einen großen Teil des öffentlichen Raums. Für andere Verkehrsmittel (Fahrrad- und ÖPNV-Spuren, breitere Gehwege) und für andere Nutzungen (Bäume, Versickerungsflächen) fehlt häufig der Platz. Carsharing reduziert den Flächenverbrauch der Pkw-Mobilität auf zwei Weisen:

- Carsharing führt zur Abschaffung privater Pkw und zur dauerhaften Vermeidung von Neuanschaffungen in den teilnehmenden Haushalten. Die Pkw-Bedarfe mehrerer Haushalte werden auf wenigen Fahrzeugen gebündelt. Carsharing reduziert so die Zahl der insgesamt benötigten Pkw und Stellplätze.
- Carsharing-Nutzende fahren seltener Auto als die übrige vergleichbare Bevölkerung. Fahrrad, ÖPNV und Zufußgehen spielen in ihrem Mobilitätsmix eine größere Rolle. Die veränderte Verkehrsmittelwahl senkt den Auto-Anteil am fließenden Verkehr.

Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 19 private Pkw

Die Wirkung des Carsharing auf den Pkw-Bestand kann gemessen werden. Sie wird in der Ersetzungsquote ausgedrückt („Pro Carsharing-Fahrzeug wurden X private Pkw in den teilnehmenden Haushalten abgeschafft oder nicht neu angeschafft“).

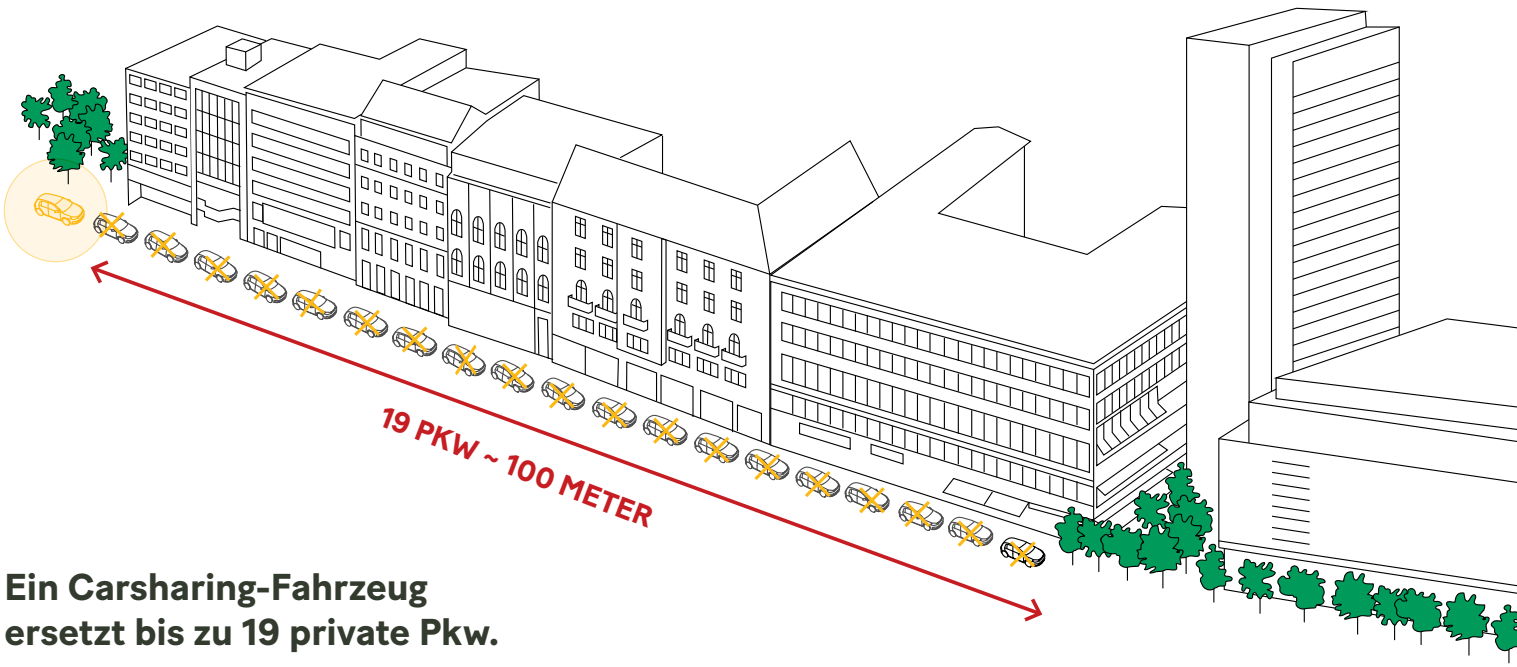
Die höchste in Deutschland gemessene Ersetzungsquote ist 1:19 (Bremen 2025). Die durchschnittliche Ersetzungsquote für stationsbasierte und kombinierte Carsharing-Angebote in Großstädten ist 1: 12 (Berechnung des Bundesverband Carsharing auf Basis von Daten aus 23 Städten). In kleinen Städten und im ländlichen Raum liegt die durchschnittliche Ersetzungsquote bei 1:7 (3 Datensätze). Carsharing-Haushalte in diesen Lagen sind stärker auf das Auto angewiesen und ersetzen vor allem Zweit- und Drittwagen durch Carsharing.

Carsharing entlastet kostengünstig den öffentlichen Raum

Umgerechnet auf die von einem Pkw benötigte Parkfläche bedeutet eine Ersetzungsquote von 1:19, dass jedes Carsharing-Fahrzeug rund 100 Meter Straßenkante von parkenden Autos freihält (gerechnet in Längsparker-Stellplätzen, abzüglich des Stellplatzes für das Carsharing-Fahrzeug).

Carsharing ist eine kostengünstige Methode, um den öffentlichen Raum zu entlasten. Die Einrichtung eines Carsharing-Stellplatzes auf einer öffentlichen Straße kostet etwa 3.000 Euro. Der Bau einer oberirdischen Quartiersgarage kostet zwischen 14.000 und 22.000 Euro pro Stellplatz. Bei einem Carsharing-Fahrzeug, das 12 Pkw ersetzt, beträgt der Kostenvorteil gegenüber der Quartiers garage also zwischen 168.000 und 264.000 Euro.

Abb.1



Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 19 private Pkw.

Carsharing-Nutzende sind nachhaltig mobil

Carsharing-Nutzende fahren seltener Auto als die übrige vergleichbare Bevölkerung, greifen öfter auf ÖPNV und Fahrrad zurück und gehen öfter zu Fuß. Das trifft insbesondere auf Nutzende des stationsbasierten Carsharing zu. Abbildung 2 zeigt das Phänomen anhand von Daten der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2023).

Carsharing-Nutzende verändern ihr Mobilitätsverhalten vor allem dann, wenn sie einen privaten Pkw abschaffen. Die zuvor mit dem Pkw zurückgelegten Wege werden zum Teil auf Bus, Bahn, Fahrrad und Zufußgehen verlagert. Abbildung 3 zeigt diesen Zusammenhang für die ÖPNV-Nutzung von Carsharing-Nutzenden (Bremen 2018).

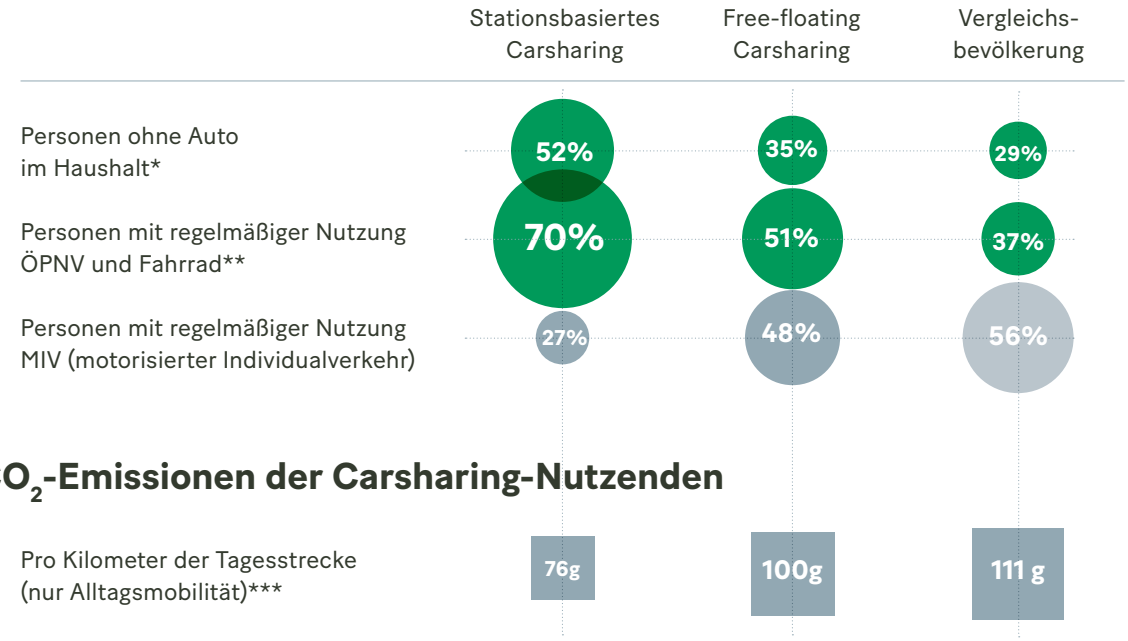
Carsharing-Nutzende verursachen weniger Emissionen

Durch ihr verändertes Mobilitätsverhalten verursachen Carsharing-Nutzende weniger verkehrsbedingte Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen. Bei Nutzenden des stationsbasierten Carsharing liegen die CO2-Emissionen pro zurückgelegtem Kilometer auf Alltagswegen rund 30 Prozent unter denen der Vergleichsbevölkerung (Nobis 2026). Bei Nutzenden des free-floating Carsharing ist die Einsparung kleiner, weil diese Gruppe öfter Auto fährt.

Mobilitätsverhalten der Carsharing-Nutzenden

Abb.2

Quellen:
MiD 2023,
Nobis 2026



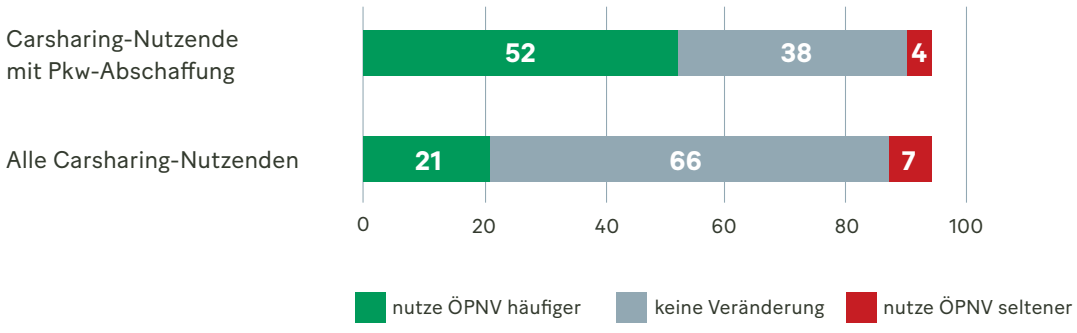
CO_2-Emissionen der Carsharing-Nutzenden

*** Autobesitz:** Vergleichsbevölkerung = Personen 18 bis 65 Jahre in den Raumtypen Metropole, Regiopole, Großstadt
** **Modalgruppen:** Regelmäßige Nutzung ÖPNV und Fahrrad = mind. 1 x pro Woche ÖPNV und/oder Fahrrad und nicht mind. 1 x pro Woche MIV; Regelmäßige Nutzung MIV = mind. 1 x pro Woche MIV; Vergleichsbevölkerung = Personen ab 18 Jahre in den Raumtypen Metropole, Regiopole, Großstadt
*** **CO2-Emissionen:** Berechnung bezogen auf die tägliche Verkehrsmittelnutzung im Alltag laut MiD 2023

Änderung der ÖPVN-Nutzung seit Beginn der Carsharing-Teilnahme

Abb.3

Quelle:
Bremen 2018
(Veränderung laut Einschätzung der Befragten, stationsbasiertes Carsharing)



Carsharing bringt den Klimaschutz voran

Eine Studie im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen (Schreier 2025) kommt zu dem Ergebnis, dass die Umstellung aller Carsharing-Fahrzeuge in Bremen auf E-Antriebe genauso viel zum Klimaschutz beitragen würde, wie die Gewinnung von jährlich 400 bis 800 neuen Carsharing-Nutzenden, die ihr Mobilitätsverhalten verändern. Die Stadt Bremen zieht daraus den Schluss, dass der Ausbau des Carsharing-Angebots Vorrang vor der Elektrifizierung der Carsharing-Flotte hat.

Kommunen können die Wirkung des Carsharing fördern

Kommunen können die verkehrsentlastende und emissionsmindernde Wirkung des Carsharing verstärken, indem sie den Angebotsausbau fördern. Die wirksamsten Maßnahmen sind:

- Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum
- Öffentlich zugängliche Carsharing-Stationen als fester Bestandteil von Neubauprojekten
- Orientierung der Park- und Bereitstellungsgebühren für Carsharing-Fahrzeuge am Fördergedanken.

Carsharing wirkt

Verkehrsentlastende Wirkung der Mitglieder des Bundesverband Carsharing

Am 1. Januar 2026 stellen die bcs-Mitglieder in Deutschland 15.471 Fahrzeuge bereit. Diese ersetzen 170.181 private Pkw.

Parkraumbedarf um 1,7 Mio. qm gesenkt

154.710 Pkw weniger bedeutet 154.710-mal keine Konkurrenz um knappen Parkraum.

Mehr Platz für Lebensqualität geschaffen

Auf einer Fläche von 1,7 Mio. qm kann man 994 Spielplätze mittlerer Größe bauen.

Bis zu 2,2 Mrd. Euro Baukosten gespart

Der Bau von 1,7 Mio. qm Parkfläche in Quartiers- und Tiefgaragen würde mindestens 2,2 Mrd. Euro kosten.

207.000 Tonnen CO_2 pro Jahr eingespart

Carsharing-Nutzende fahren öfter mit ÖPNV und Fahrrad als die übrige Bevölkerung.

Die verkehrsentlastende Wirkung des Carsharing kann gemessen werden

Der Bundesverband Carsharing gibt einen Evaluationsstandard zur Messung der verkehrsentlastenden Wirkung von Carsharing heraus. Die darin beschriebene Mess- und Berechnungsmethode wird kontinuierlich an den Stand der verkehrswissenschaftlichen Forschung angepasst.

Eine Evaluation nach bcs-Standard ist ein Vergabekriterium des Umweltzeichens Blauer Engel „Umweltfreundliches CarSharing“ (DE-UZ 100).

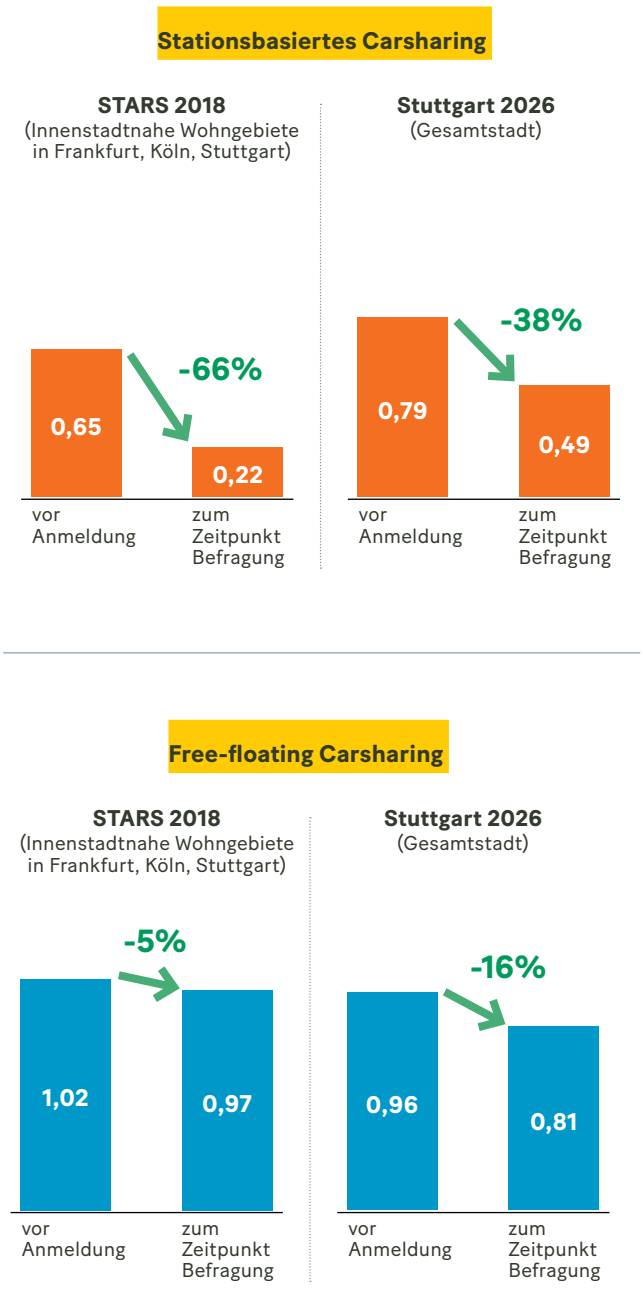
www.blauer-engel.de/uz100
- Umweltschonende Verkehrsdienstleistung
- Schadstoffarme Fahrzeugflotten

Die Carsharing-Varianten wirken unterschiedlich

Haushalte, die stationsbasiertes oder kombiniertes Carsharing nutzen, schaffen in erheblichem Umfang private Pkw ab und haben ein besonders nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Das bestätigen alle vorliegenden Studien. Bei Haushalten, die ausschließlich free-floating Carsharing nutzen, sind die Ergebnisse nicht eindeutig. In älteren Studien wurden geringe oder negative Effekte gemessen (share 2018, Stars 2018, Czarnetzki/Siek 2021), in neueren Studien sind die Ergebnisse positiver (Miles 2025, Stuttgart 2026). Allerdings ist in den neuen Studien die Qualität der Datenbasis unklar. Die Ergebnisse könnten unrealistisch hoch sein. Abbildung 4 zeigt einen Vergleich von Ergebnissen in ausgewählten Studien (Stars 2018, Stuttgart 2026).

Abb. 4

Änderung des Pkw-Bestand in den am Carsharing teilnehmenden Haushalten (Studienvergleich)



Carsharing-Varianten

Beim **stationsbasierten Carsharing** stehen die Autos wohnungsnah auf festen Stellplätzen, den Stationen. Verbreitet ist die „Roundtrip“-Variante, bei der Fahrzeugabholung und Rückgabe an derselben Station stattfinden. Es gibt aber auch stationsbasierte Angebote, bei denen Abhol- und Rückgabeorte variieren.

Beim **free-floating Carsharing** stehen die Autos innerhalb eines definierten Geschäftsgebiets zufällig verteilt. Nutzende orten die Fahrzeuge über das Smartphone. Nach der Fahrt stellen sie den Wagen irgendwo innerhalb des Geschäftsgebiets wieder ab.

Kombinierte Carsharing-Systeme bieten stationsbasierte und free-floating Fahrzeuge aus einer Hand an. Der Bundesverband Carsharing betrachtet stationsbasierte und kombinierte Systeme als ein Marktsegment, da die Free-floating-Flotten in den kombinierten Systemen meist ein Zusatzprodukt zum stationsbasierten Angebot sind.

Quellen

bcs 2016: Bundesverband Carsharing e.V. (Hrsg.): Mehr Platz zum Leben – Wie Carsharing Städte entlastet. Abschlussbericht. 2016

Stadtmobil 2023: Bundesverband Carsharing e.V.: Verkehrsentlastende Wirkung des CarSharing-Angebotes von stadtmobil Rhein-Neckar. Kurzbericht. 2023. Nicht veröffentlicht.

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

Bremen 2025: Schreier, Grimm, Brümmer, Hericks: Evaluation Carsharing in Bremen 2025. Endbericht. 2025

Czarnetzki/Siek 2021: Czarnetzki, Siek: Dezentrale Mobilitätsstationen in urbanen Wohnquartieren, in: Internationales Verkehrswesen (73) 1 / 2021

Herzog 2023: Herzog: Verkehrsentlastende Wirkung von CarSharing-Angeboten im ländlichen Raum sowie in kleinen und mittleren Städten unter Berücksichtigung von E-CarSharing. Masterarbeit. 2023. Nicht veröffentlicht.

Krietemeyer 2012: Krietemeyer: Effekte einer langjährigen Marketing-Kooperation zwischen dem Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) und der Car-Sharing-Organisation Stattauto München, in: Loose, Glotz-Richter (Hrsg.): Car-Sharing und ÖPNV – Erfolgspotenziale durch vernetzte Angebote. 2012

MiD 2023: infas, DLR, IVT, infas 360: Mobilität in Deutschland. MiD Ergebnisbericht. 2023

Miles 2025: Schreier, Grimm, Brümmer: Evaluation Miles in den Städten Hamburg, Köln und München. Endbericht. 2025

Nobis 2026: Nobis: Verkehrsnachfrage nach multimodalen Mobilitätsoptionen – Ergebnisse der MiD 2023. Vortrag. 2026

Polito 2020: Chicco, Diana, Loose, Nehrke: Comparing car ownership reduction patterns among members of different car sharing schemes operating in three German inner-city areas, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 163(C)

Cambio 2023: Institut Schreier: cambio Ersetzungsquote – Daten 2023. 2023. Nicht veröffentlicht.

Schreier 2025: Schreier, Quantz: E-Carsharing: Ecological and economic Effects. Short study. 2025

share 2018: Öko-Institut, ISOE (Hrsg.): share–Wissenschaftliche Begleitforschung zu car2go mit batterieelektrischen und konventionellen Fahrzeugen. Abschlussbericht. 2018

Sonder 2023: Sonder: Evaluation kombinierter Car-Sharing-Systeme: Eine quantitative empirische Untersuchung des Nutzungs- und Mobilitätsverhaltens sowie der Bindung von Kund*innen des kombinierten CarSharing-Systems von stadtmobil Rhein-Neckar in den Städten Mannheim und Heidelberg. Dissertation. 2023

Stars 2018: 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. 2018

Stars 2019: Stars Deliverable 5.1–New mobility market equilibria in the cities of tomorrow. 2019. Deutsche Fallstudie: Bundesverband Carsharing e.V. (Hrsg.): Entlastungswirkungen unterschiedlicher Carsharing-Varianten. Projektbericht. 2019

Stattauto eG 2026: Badura: Standard-Ergebnisbericht gemäß bcs-Evaluationsstandard Evaluation StattAuto eG 2026.

Stuttgart 2026: Schreier, Glotz-Richter, Grimm, Hericks, Peltz, Quantz: Evaluation der befristeten Parkgebührenbefreiung für Carsharing-Fahrzeuge. Endbericht. 2026

UBA 2022: Umweltbundesamt (Hrsg.): Abschätzung von THG-Einsparungen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum. 2022

WiMobil 2016: BMW AG, DB Rent GmbH, DLR (Hrsg.): Wirkung von E-Car Sharing Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen (WiMobil). Gemeinsamer Abschlussbericht. 2016

Impressum

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

bcs Bundesverband Carsharing