

Carsharing – warum und wie?

Bundesarbeitsgemeinschaft Mobilität & Verkehr der Grünen, 17. April 2024

Gunnar Nehrke, Bundesverband Carsharing e.V.

Bundesverband Carsharing e.V. (bcs)

Unsere Mission:

„Ziel des Verbandes und seiner Mitglieder ist es, den Autobestand und Autoverkehr zu vermindern und die Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zu verringern (...).“

Gegründet: 1998

Mitglieder: 201 (von 293 Carsharing-Anbietern in D)

Unsere Partner:



Gesamtmarkt Deutschland 2024

Anzahl angemeldete Fahrberechtigte*	5.506.040 (+ 23,1 %) ↑
Anzahl Fahrzeuge	43.110 (+ 27,1 %) ↑
Städte und Gemeinden mit einem Carsharing-Angebot	1.285 (+ 18,8 %) ↑

Alle Zahlen mit Stand 01.01.2024

*Fahrberechtigte nicht überschneidungsfrei – Mehrfachanmeldungen werden mehrfach gezählt

Carsharing-Orte

Gemeindegrößenklasse	Anzahl Kommunen mit Carsharing-Angebot	Anteil an allen Kommunen
Großstädte (ab 100.000 Einw.)	75	91,5 %
50.000 - 99.999 Einw.	83	73,5 %
20.000 - 49.999 Einw.	267	51,7 %
unter 20.000 Einw.	860	8,5 %
Gesamt	1.285	11,9 %

Anzahl Kommunen mit Carsharing-Angebot zum Stand 01.01.2024, Anzahl alle Kommunen mit Stand 31.12.2022

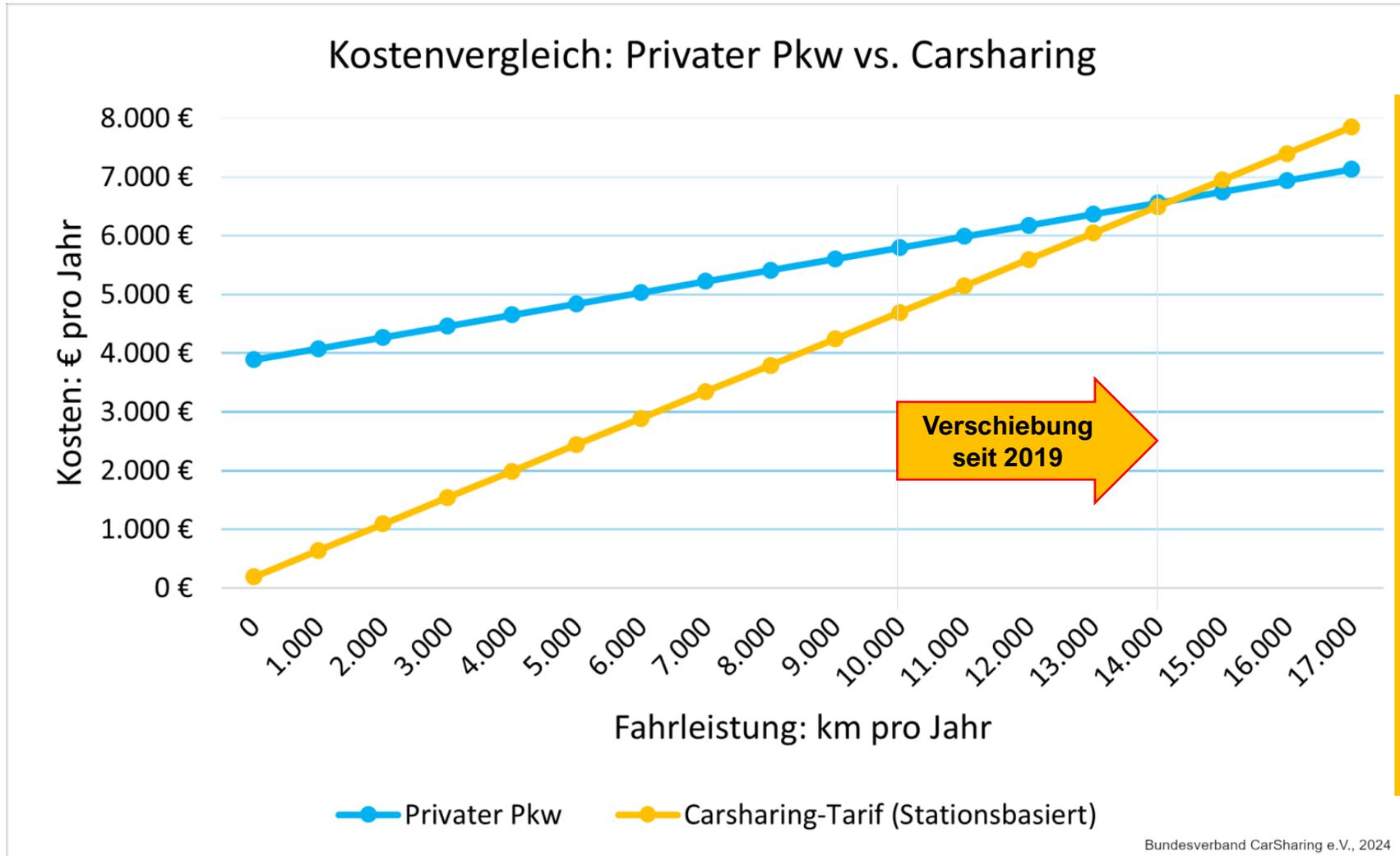
Marktsegmente 2024

	Stationsbasiertes Carsharing & kombinierte Systeme	Stationsunabhängiges Carsharing (Free-floating)
Anzahl angemeldete Fahrberechtigte*	1.000.440	4.505.600
Anzahl Fahrzeuge	16.760 <small>davon 1.320 free-floating Fahrzeuge in kombinierten Systemen</small>	26.350
Anzahl Orte	1.271 <small>davon 26 Orte mit kombinierten Systemen</small>	50 <small>davon 22 Orte Einzelstandorte oder Gewerbegebiete</small>

Alle Zahlen mit Stand 01.01.2024

*Fahrberechtigte nicht überschneidungsfrei – Mehrfachanmeldungen werden mehrfach gezählt

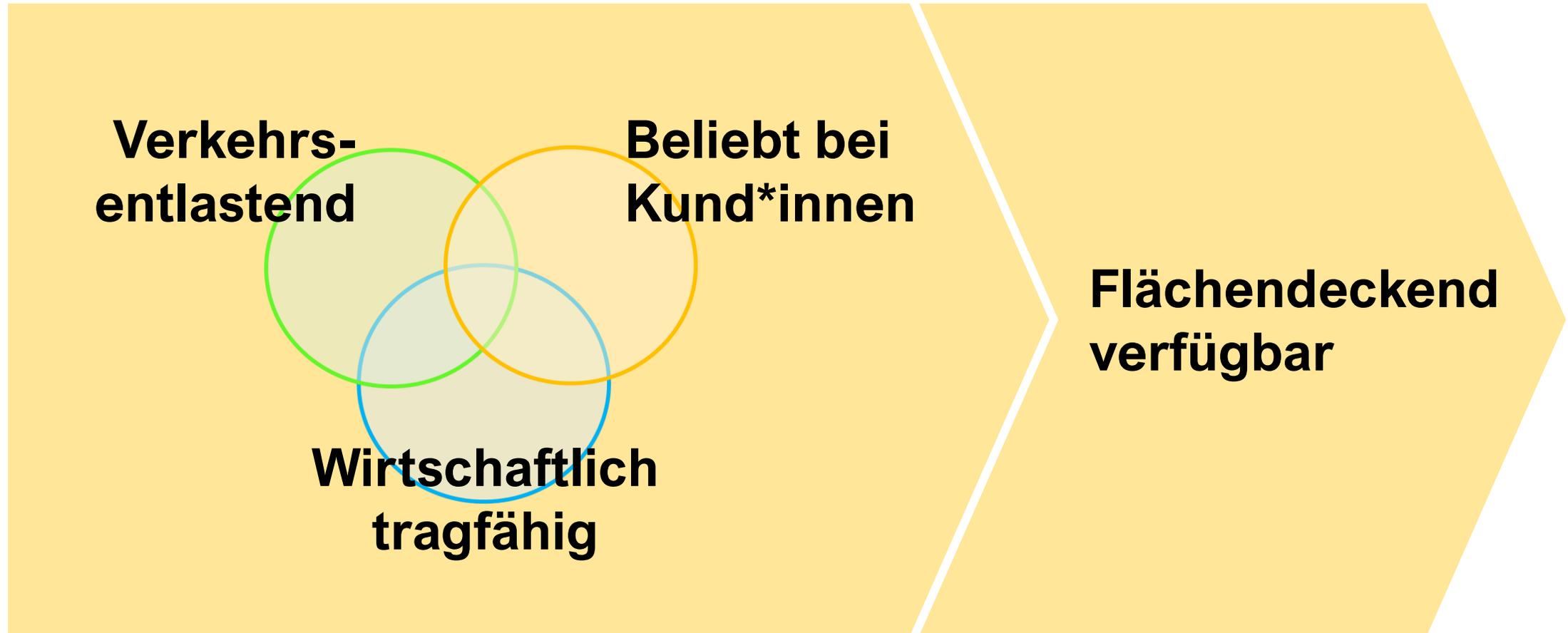
Carsharing hält Pkw-Mobilität bezahlbar



45 Prozent der Pkw-besitzenden Haushalte in D legen weniger als 14.000 km pro Jahr mit dem Pkw zurück.
(Quelle: MiD 2017)

Für diese Haushalte ist Carsharing in den meisten Fällen günstiger als ein eigenes Auto.

Das ideale Carsharing-Angebot



Zwei Arten von Verkehrsentslastung



Carsharing senkt den Pkw-Bestand

- Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 16 private Pkw
- Effiziente Methode zur Reduzierung des Parkraumbedarfs: 3.000 Euro Erstellungskosten für 1 Carsharing-Stellplatz im öffentlichen Raum, 224.000 Euro Erstellungskosten (mindestens) für 16 Stellplätzen in einer Quartiersgarage

Quellen: 16 CS-Fahrzeuge: team red 2018: Analyse der Auswirkungen des Car Sharing in Bremen; Kostenvorteil Carsharing: VCD 2022: Handlungsleitfaden Intelligent mobil im Quartier (Kosten eines oberirdischen Parkgaragen-Stellplatzes 14.000 bis 22.000 Euro)



Carsharing verändert das Mobilitätsverhalten

- Carsharing-Kund*innen, die einen privaten Pkw abschaffen, verändern ihr Mobilitätsverhalten
- Effekt der Verhaltensänderung: 8 Mio. Carsharing-Fahrzeuge sparen 25 bis 44 Mio. t THG pro Jahr (8 Mio. E-Fahrzeuge als private Pkw sparen 6,5 – 7,5 Mio. t THG pro Jahr)

Quellen: Verhaltensänderung Carsharing: bcs 2016, Werte für Nutzende stationsbasiertes Carsharing in innenstadtnahen Wohngebieten, die vom privaten Pkw auf Carsharing umgestiegen sind; 8 Mio. CS-Fahrzeuge: Berechnung bcs auf Basis UBA 2022: „Abschätzung von THG-Emissionen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum“; Einsparung durch Modal-Split-Veränderung bei Umstieg vom privaten Pkw auf Carsharing; 8. Mio private E-Pkw: UBA 2024; Einsparung durch Antriebsumstellung

Zwei Spitzenkennzahlen

Kennzahl	Ersetzungsquote	Reduktionsquote
Bedeutung	Gesamteffekt des Carsharing-Angebots auf den Pkw-Bestand	Indikator für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens
Definition	Zahl der in den teilnehmenden Haushalten abgeschafften privaten Pkw sowie der aufgrund des Carsharing-Angebots nicht neu angeschafften privaten Pkw pro eingesetztes Carsharing-Fahrzeug	Zahl der in den teilnehmenden Haushalten abgeschafften privaten Pkw pro eingesetztes Carsharing-Fahrzeug

Richtig messen:
Evaluationsstandard
Verkehrsentlastende
Wirkung von Carsharing
Version 1.2
bcs 2024



Verkehrsentlastung durch Carsharing

Ortsgröße (Einwohner*innen)	Land	Carsharing- Variante	Ersetzungsquote <small>(Pro Carsharing-Fahrzeug wurden in den teilnehmenden Haushalten X private Pkw abgeschafft oder nicht neu angeschafft.)</small>	Reduktionsquote <small>(Pro Carsharing-Fahrzeug wurden in den teilnehmenden Haushalten X private Pkw abgeschafft)</small>
> 999.999	D	Stationsbasiert	1 : 8,6	1 : 5,8
> 999.999	BE	Free-floating	1 : 3,6	1 : 0,9
500.000 - 999.999	D	Stationsbasiert	1 : 16	1 : 7
300.000 – 499.999	D	Kombiniert	1 : 10,8	1 : 5,1
300.000 – 499.999	D	Stationsbasiert	1 : 6,8	1 : 6,1
100.000 - 299.999	D	Kombiniert	1 : 13,5	1 : 10,9
100.000 - 299.999	D	Stationsbasiert	1 : 9,5	1 : 7,0
50.000 – 99.999	D	Stationsbasiert	nicht berechnet	1 : 3,6
0 – 49.999	D	Stationsbasiert	nicht berechnet	1 : 3,5

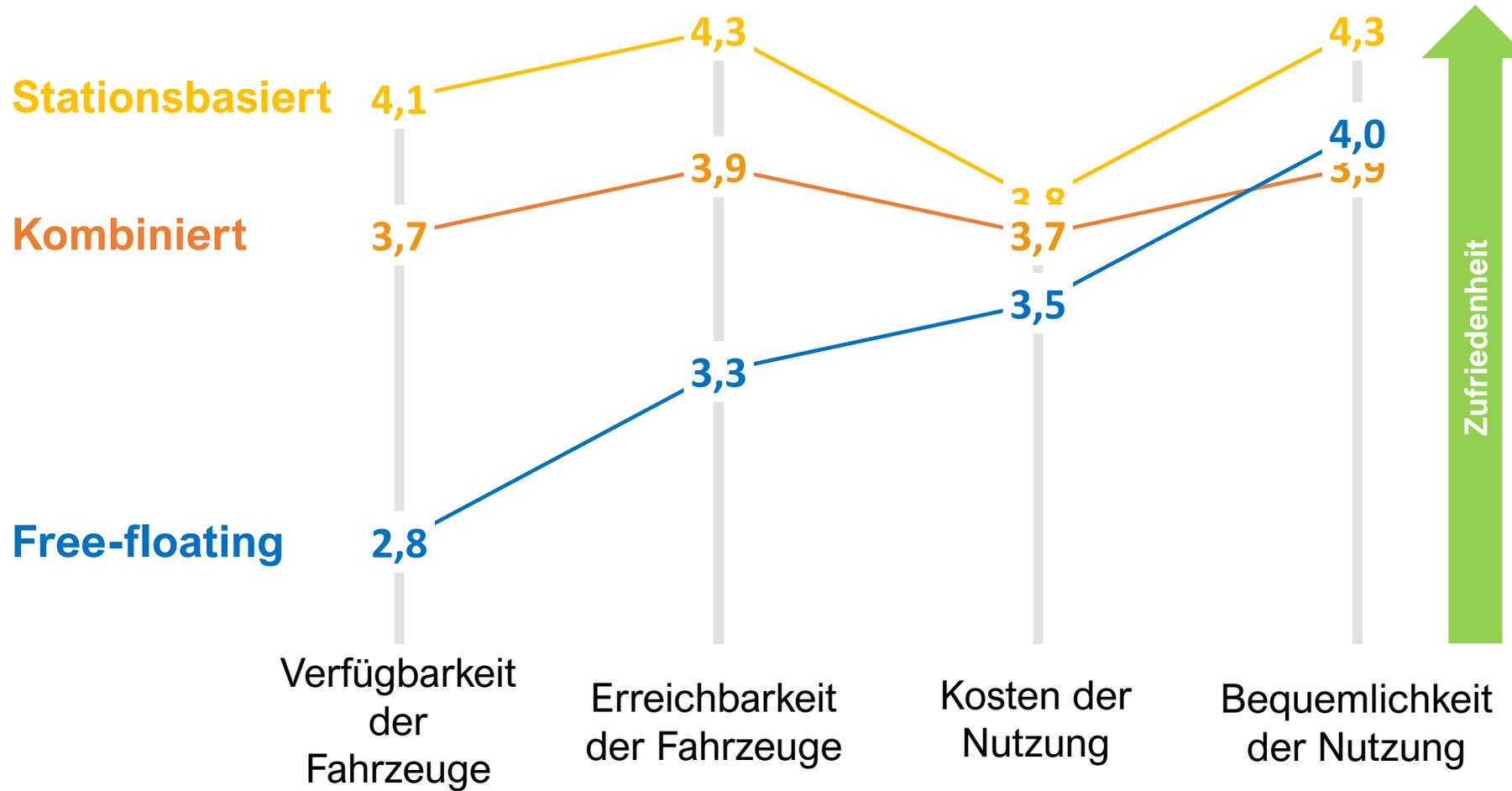
Quellen: bcs 2018-2024, team red 2018, Autodelen 2023, Institut Schreier 2024

Was Carsharing-Kund*innen wichtig ist

Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Aspekte beim Carsharing?	sehr wichtig	zufrieden / sehr zufrieden
Top 3 Themen		
Unkomplizierte Buchung	79 %	93 %
Verfügbarkeit gewünschter Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt	68 %	81 %
Kurze Wege zur nächsten Station	60 %	84 %
Ausgewählte weitere Themen		
Auswahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Fahrzeug-Modellen	25 %	81 %
Anbindung von Stationen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	21 %	78 %
Trendige und sportliche Fahrzeuge in der Flotte	2 %	45 %

Quelle: team red 2018, Analyse der Auswirkungen des Car Sharing in Bremen

Zufriedenheit mit Carsharing



5 = sehr zufrieden
1 = sehr unzufrieden

Ergebnisse für Carsharing-Kund*innen nur dieser Carsharing-Variante in innenstadtnahen Wohngebieten von Stuttgart, Köln und Frankfurt a.M.,
Quelle: STARS 2018



This project has received funding from the Horizon 2020 programme under the grant agreement n°769513

Wichtige Produkteigenschaften

Anforderung Kund*innen

Umsetzung im Carsharing-Produkt

Verlässliche Fahrzeug-Verfügbarkeit

- Buchung Wochen/Monate im Voraus möglich
- Abholort des Fahrzeugs zum Buchungszeitpunkt bestimmbar

Kurzer Weg zum Fahrzeug

- Stationsbasiertes Carsharing: Engmaschiges Stationsnetz (Einzugsgebiet pro Station maximal 400 Meter)
- Free-floating Carsharing: Hohe Anzahl Fahrzeuge pro km²

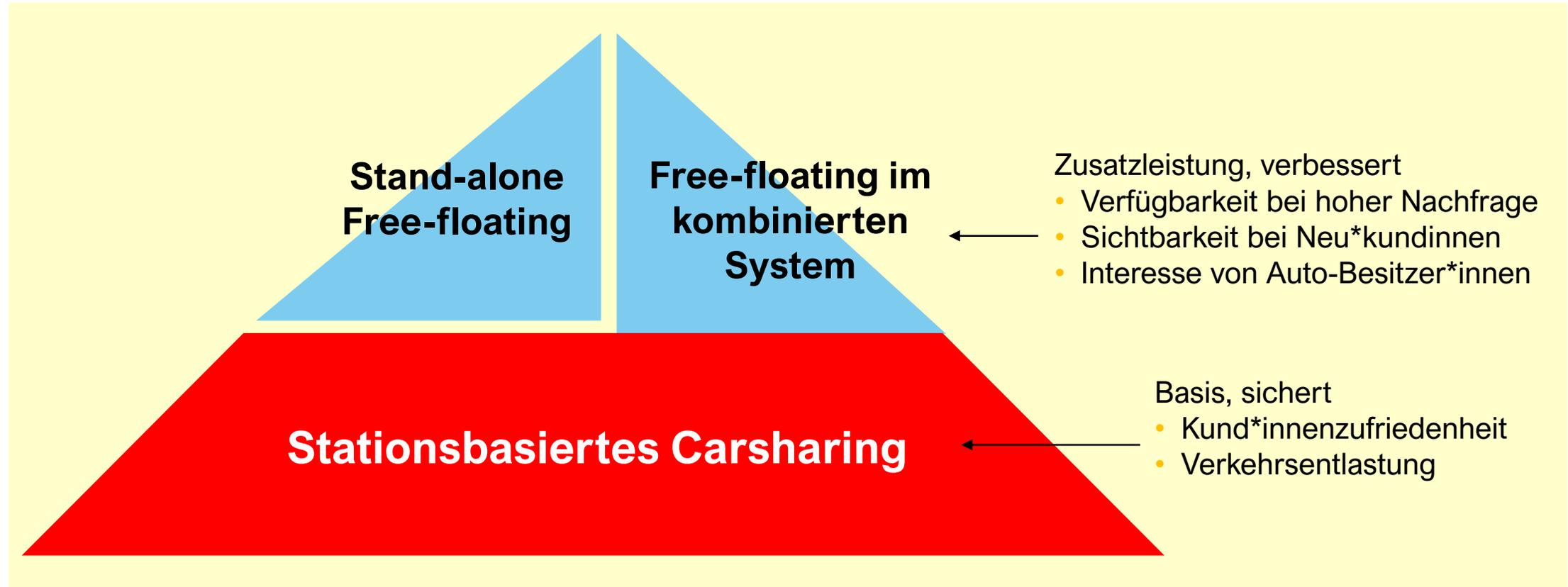
Unkomplizierte Buchung

- Alle Prozesse in-App
- Telefon-Hotline für Notfälle

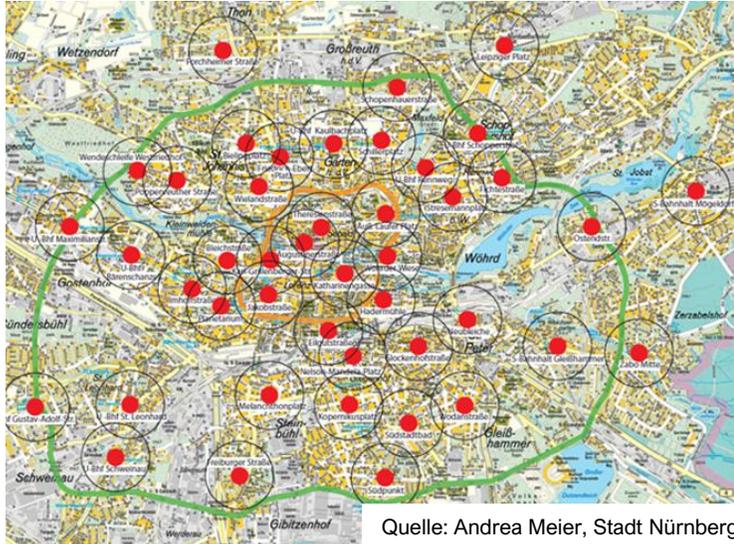
Berechenbare und niedrige Kosten

- Zeit- und Kilometerpreis (spiegelt Pkw-Nutzungsmuster)
- Differenzierte Tarife (Vielfahrer/Wenigfahrer)

Best-Practice für kommunale Carsharing-Konzepte



Best-Practice für Carsharing-Stationen



Dichtes Stationsnetz

Für jeden Haushalt muss mindestens eine Station in max. 400 Metern erreichbar sein.

In Wohnstraßen

Stationen mit 2 bis 4 Stellplätzen in Wohnstraßen. Bei hohem Parkdruck sind Stellplätze für free-floating Carsharing in die Stationen integriert. Öffentlich Stationen in Wohngebäuden ergänzen das Stationsnetz.

Zweitrangig: direkte ÖPNV-Anbindung

Carsharing ergänzt den ÖPNV multimodal (nicht intermodal). Daher ist die direkte ÖPNV-Anbindung zweitrangig.

Ergänzende Funktion des privaten Raums

Carsharing-Stationen im privaten Raum (insbesondere im Neubau) verdichten und ergänzen das Gesamtangebot

- Stellplatzsatzungen oder Bauordnung als Instrumente der Durchsetzung
- Oft erhebliche Einsparungen für die Bauherren

Erfolgsfaktoren:

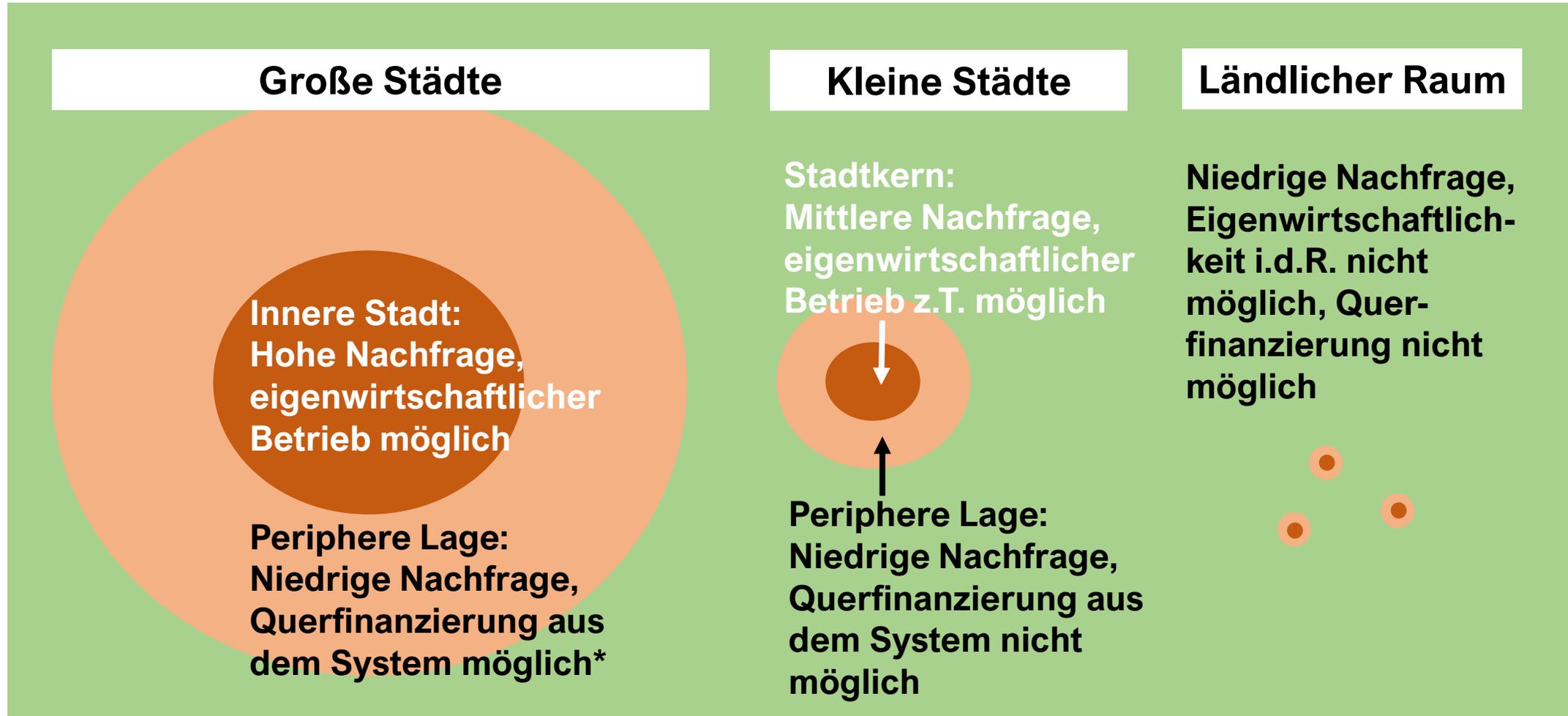
- Planung Carsharing-Station in der Gebäude-Entwurfsphase
- Einbindung ins öffentliche Angebot (no closed shops)



Ziel des Carsharing-Ausbaus

Möglichst viele Bürgerinnen und Bürger
sollen die Möglichkeit bekommen, ihre **Pkw-Mobilität**
bezahlbar, einfach und ressourcenschonend
mit **Carsharing** zu organisieren.

Wirtschaftlichkeit und Expansion



*Verhältnis nachfragestarke zu nachfrageschwache Carsharing-Stationen/Gebiete ca. 5:1

Best-Practice für den flächen-deckenden Carsharing-Ausbau

Schritt 1 Carsharing in verdichteten urbanen Räumen flächendeckend ausbauen (Städte jeder Größe)

- Stationsbasiertes Carsharing wird für jeden Haushalt in fußläufiger Entfernung erreichbar (400 Meter)
- Engmaschiges Netz von Carsharing-Stationen in Wohnstraßen (2 bis 4 Stellplätze, direkte ÖPNV-Anbindung zweitrangig!)
- Zusätzliche free-floating Fahrzeuge im öffentlichen Parkraum verbessern Verfügbarkeit und Sichtbarkeit (Hoher Parkdruck = Stellplätze für free-floating Carsharing können in Stationen integriert sein)
- Ziel ca. 4 Carsharing-Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner*innen (Benchmark Karlsruhe: 4,4)
- Erlöse aus starker Nachfrage machen den Anbietern die Finanzierung von Schritt 2 möglich

Schritt 2 Carsharing in der städtischen Peripherie und im ländlichen Raum orientiert an der ÖPNV-Versorgung ausbauen

- Erschließung durch stationsbasiertes Carsharing (Free-floating nicht geeignet)
- Qualität ÖPNV = Wege zur Arbeit/Ausbildung können mit ÖPNV zurückgelegt werden
- Carsharing ohne ausreichende ÖPNV-Versorgung ist machbar aber als Strategie für den flächendeckenden Ausbau nur bedingt sinnvoll (Ersetzung von Zweit- und Drittwagen ist möglich, Veränderung des Mobilitätsverhaltens fällt geringer aus)

Kommunale Carsharing-Förderung

Kommunen richten flächendeckend Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum ein

Bauherren richten öffentliche Carsharing-Stationen in Neubauprojekten ein (no closed shops)

Unternehmen und Verwaltungen nutzen öffentliches Carsharing für die Mitarbeiter-Mobilität (no closed shops)

Bundesländer fördern kommunale Carsharing-Konzepte (Gutes Beispiel: NRW)

Kommunen ändern ihre Stellplatzsatzungen (Best-Practice: Mobilitätsbauortsgesetz Bremen)

Kommunen organisieren die Zusammenarbeit lokal

Bundesregierung führt eine Pauschalbesteuerung für Mobilitätsbudgets ein

Drei Lösungen für den ländlichen Raum

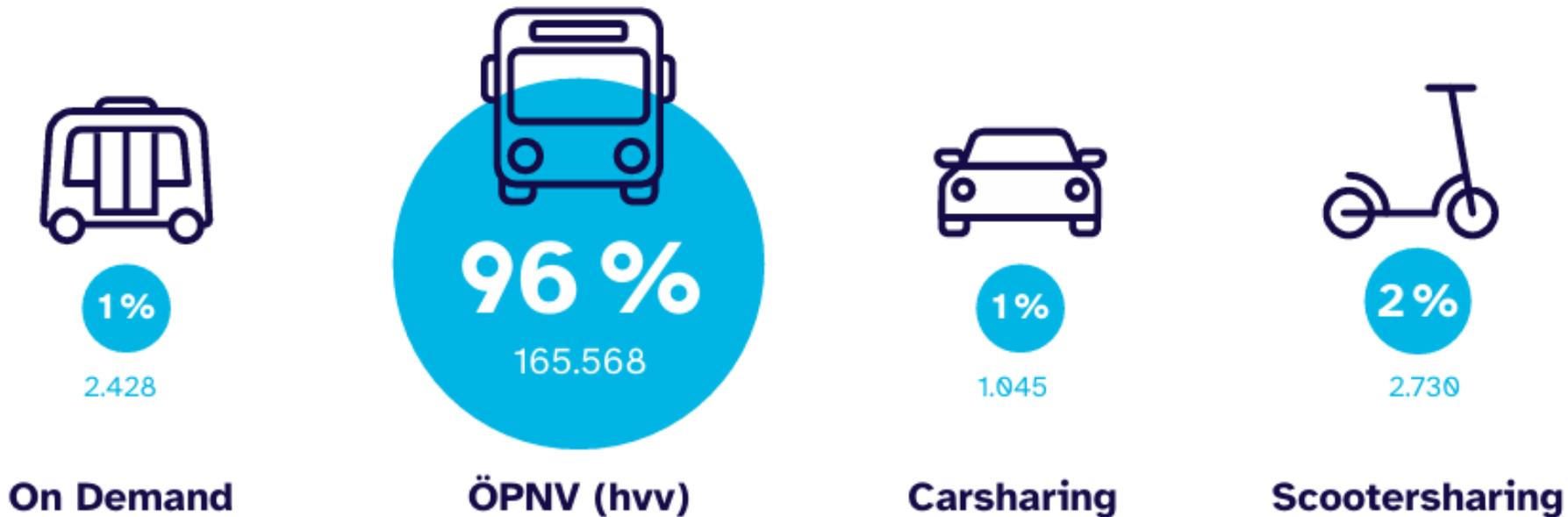
1. Carsharing-Vereine investieren ehrenamtliche Arbeit (Best Practice: Landkreis Ebersberg, Stadtmobil e.V. & stadtmobil AG in Region Stuttgart)
2. Ämter und Unternehmen nutzen öffentliches Carsharing für dienstliche Fahrten
3. Ausgleich der finanziellen Unterdeckung durch die Gemeinde

Hilfestellung:
bcs-Leitfaden zur
Gründung neuer
Carsharing-Angebote



Exkurs: Mobility as a Service (MaaS)

Die Wirkung von MaaS auf die Akzeptanz multimodaler Mobilität und den Vertrieb von Carsharing ist (bisher) gering.



Switch-App in Hamburg:
Verteilung der Buchungs-
Transaktionen auf die
angebotenen Mobilitäts-
dienstleistungen im
Zeitraum 5.10.2020 bis
30.11.2021
Quelle: Hamburger
Hochbahn, ifok



Kennzahlen zur Benutzerresonanz der hvv switch App im Zeitraum vom 1.07.2020 – 30.11.2021 (Quelle: Hamburger Hochbahn, ifok)

Exkurs: E-Carsharing

Die Elektrifizierung des Carsharing ist gut vorangekommen.

E-Anteil in % der Flotte zum 01.01.2024	
Carsharing in Deutschland	17,8 %
Pkw-Flotte in Deutschland	2,9 %

Quelle: bcs 2024, KBA 2024

Carsharing und Klimaschutz: Verhaltensänderung ist wichtiger als Antriebsumstellung.

CO ₂ e-Einsparung pro Jahr Modellrechnung	
8 Mio. private E-Fahrzeuge	6,5 – 7,5 Mio. t
8 Mio. Carsharing-Fahrzeuge	25 - 44 Mio. t

Quellen: 8 Mio. private E-Pkw: UBA 2024; Einsparung entsteht durch Antriebsumstellung; 8 Mio. CS-Fahrzeuge: Berechnung bcs auf Basis UBA 2022 „Abschätzung von THG-Emissionen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum“, Einsparung durch Modal-Split-Veränderung bei Umstieg vom privaten Pkw auf Carsharing, hohe Varianz entsteht durch unterschiedliche Annahmen über die Stärke der Veränderung des Modal Split

Eine noch schnellere Elektrifizierung bremst den Carsharing-Ausbau.

Erstellungskosten im öffentlichen Raum	
Carsharing-Stellplatz	3.000 €
Netzanschluss	15.000 €

Quelle: eigene Berechnung; die Kosten variieren, Angaben sind als Mindestwerte anzusehen

Zusammenfassung: Best-Practice für kommunale Carsharing-Konzepte

- Kund*innenzufriedenheit und Verkehrsentlastung hängen vom Produktzuschnitt ab
- Stationsbasiertes Carsharing als Basis, free-floating Carsharing als Ergänzung
- Engmaschiges Stationsnetz, max. 400 Meter Einzugsgebiet, vorrangig kleine Stationen in Wohnstraßen (2 bis 4 Stellplätze), ergänzt um größere Mobilstationen und öffentliche Carsharing-Stationen im Neubau
- Flächendeckender Ausbau des Carsharing-Angebots beginnt in den nachfragestarken Lagen (Schritt 1) und arbeitet sich dann zu nachfrageschwachen Lagen vor (Schritt 2)
- Carsharing-Ausbau vorrangig in Gebieten, in denen Anwohner*innen für den Weg zur Arbeit/Ausbildung ÖPNV oder Fahrrad nutzen können
- Auslastung und Expansion ausbalancieren, Verhältnis A- und B-Lagen ca. 5:1
- Prioritäten: Flächendeckender Ausbau first, Elektrifizierung second, MaaS third



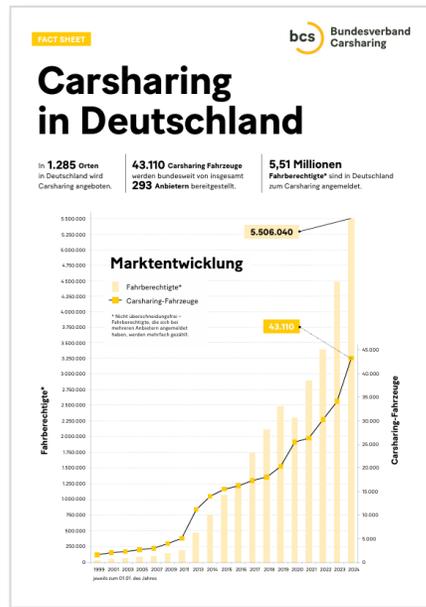
carsharing.de



info@carsharing.de



Bundesverband Carsharing
Gunnar Nehrke



Fact Sheet **bcs. Bundesverband CarSharing**

Verkehrsentlastung durch CarSharing

Die verkehrsentlastende Wirkung des CarSharing ist wissenschaftlich gut untersucht. Die Ergebnisse zeigen: CarSharing führt zur Abschaffung privater Pkw und trägt zur Reduzierung des Pkw-Bestands bei. Darüber hinaus verändert CarSharing das Mobilitätsverhalten: CarSharing-Kunden* lassen nutzen die Verkehrsmittel des Umweltverbands öfter und den Pkw seltener als die Vergleichsbevölkerung.

Neuere Studien zeigen, dass verschiedene CarSharing-Varianten unterschiedlich wirken. Während die verkehrsentlastende Wirkung des stationären CarSharing erwiesen ist, bleibt sie für das free-floating CarSharing umstritten. Im vorliegenden Fact Sheet stellen wir die wichtigsten Stadteingebiete vor und erläutern, welche Folgen für Städte und Gemeinden für kommunale Mobilitätskonzepte ziehen können.

bcs. Bundesverband CarSharing

CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen

Leitfaden zur Umsetzung der im CarSharinggesetz (CsgG) und in den entsprechenden Landesgesetzen vorgesehenen CarSharing-Förderung

5. ergänzte und veränderte Auflage
Autor: Will Loner, Gunnar Nehrke
Berlin, Januar 2022

bcs. Bundesverband CarSharing

Muster-Bekanntmachung für die Zuteilung von zugeordneten Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum

Stand: Oktober 2023

Status dieses Dokuments und Haftungsausschluss
Dieses Dokument wird vom Bundesverband Carsharing e.V. (bcs) zur freien Verwendung als Vorlage für die öffentliche Bekanntmachung eines Zuteilungsverfahrens für anbieterpassig zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt. Die Zuteilungsergebnisse stellen keinerlei Empfehlung oder rechtliche Beratung dar. Der bcs kann und darf eine rechtliche Beratung nicht anbieten. Die Verwendung dieser Vorlage kann eine individuelle rechtliche Beratung unter keinen Umständen ersetzen. Der bcs übernimmt keinerlei Haftung für Konsequenzen, die aus der Verwendung dieser Vorlage entstehen.

Hinweise zur Rechtsgrundlage
Diese Vorlage ist gedacht für Zuteilungsverfahren, die sich auf Stellplätze für stationäres Carsharing im öffentlichen Raum auf Straßen in der Bauleist der Kommune oder des Bundeslandes beziehen. Rechtsgrundlage ist hier die jeweilige Regelung im Landesrecht. Für die Umsetzung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum auf Basis von § 5 CsgG sind zum Teil andere Vorgaben und Vorgehensweisen notwendig.

Hinweise zum Verfahrensausschnitt
Diese Vorlage beschreibt ein möglichst einfaches, leicht durchzuführendes Zuteilungsverfahren. Andere Schritte des Verfahrens sind möglich und unter bestimmten Umständen sinnvoll. Dieser Vorlage liegt die Annahme zugrunde, dass ein zweistufiges Verfahren durchgeführt wird:

1. Die Gemeinde bestimmt Carsharing-Stellplätze (ggf. im Rahmen einer Markterkundung zusammen mit den Carsharing-Anbietern).
2. Die Gemeinde verteilt die Carsharing-Stellplätze an interessierte Carsharing-Anbieter.

Muster-Bekanntmachung für zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum. Stand: September 2023
Bundesverband Carsharing e.V. (bcs)

bcs Bundesverband Carsharing

Evaluationsstandard

Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen

Stand: März 2024
Version 1.2