

Mobilitätswende vor Ort: CarSharing

Webinar der Grünen Landtagsfraktion

28.03.2022

Michael Ziesak, Bundesverband CarSharing e.V.



Bundesverband CarSharing e.V.

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. Wir fördern CarSharing als Teil einer ressourcenschonenden und klimaneutralen Mobilität in enger Zusammenarbeit mit den weiteren Akteuren des Umweltverbunds.“

Gegründet: 1998

Mitglieder: 195 (von 243 in D)

Unsere Partner:



Marktüberblick (Stand: 01. Januar 2022)


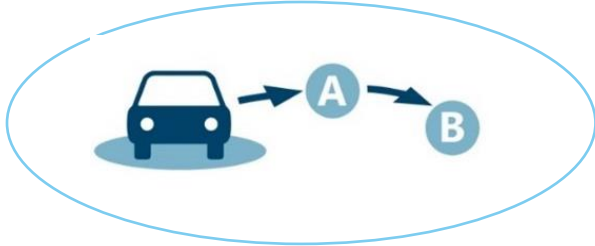

30.200 Fahrzeuge

3.390.000 Kund*innen

935 Städte und Gemeinden

243 Anbieter

Welche Formen des CarSharings gibt es?

Stationsbasiert	<ul style="list-style-type: none">• Das Auto steht wohnortnah auf einem ihm zugeordneten Parkplatz• Das Auto muss nach Ende der Nutzung wieder auf diesem Parkplatz abgestellt werden	
Free-floating	<ul style="list-style-type: none">• Das Auto steht innerhalb des Geschäftsbereiches des Anbieters und wird über eine App gefunden.• Nach der Nutzung kann das Auto an einem beliebigen Ort innerhalb des Geschäftsgebietes abgestellt werden.	
Kombiniert	<ul style="list-style-type: none">• Stationsbasierte und Free-floating-Autos sind bei einem Anbieter mit einem Tarifsysteem integriert	

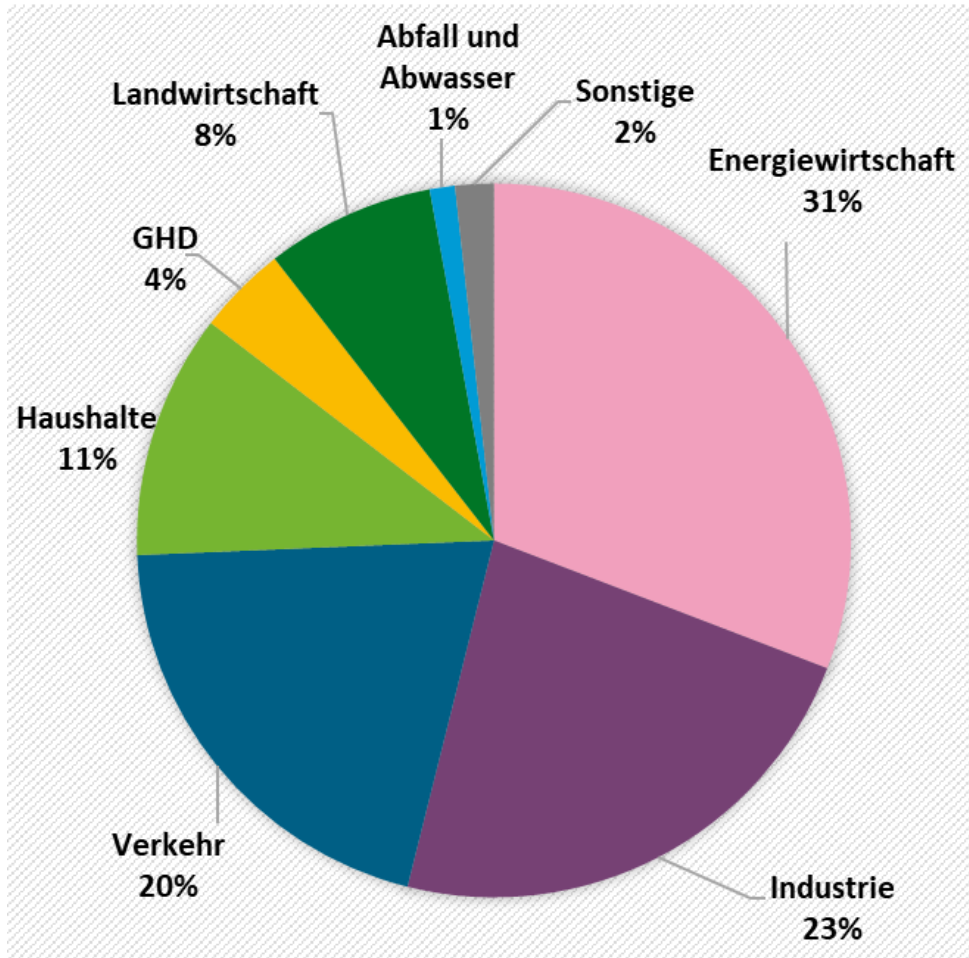
Wo gibt es CarSharing in Bayern?

Gemeindegrößenklasse	Anzahl Kommunen mit CarSharing-Angebot	Anteil an allen bayerischen Kommunen (im Vergleich D)
Großstädte (> 100.000 Einwohner)	8	100 % (99 %)
50.001- 100.000 Einwohner	9	100 % (74 %)
20.000- 50.000 Einwohner	42	74 % (49 %)
< 20.000 Einwohner	202	10 % (5 %)
Gesamt	261	13 % (9 %)

Alle Zahlen mit Stand 01.01.2022

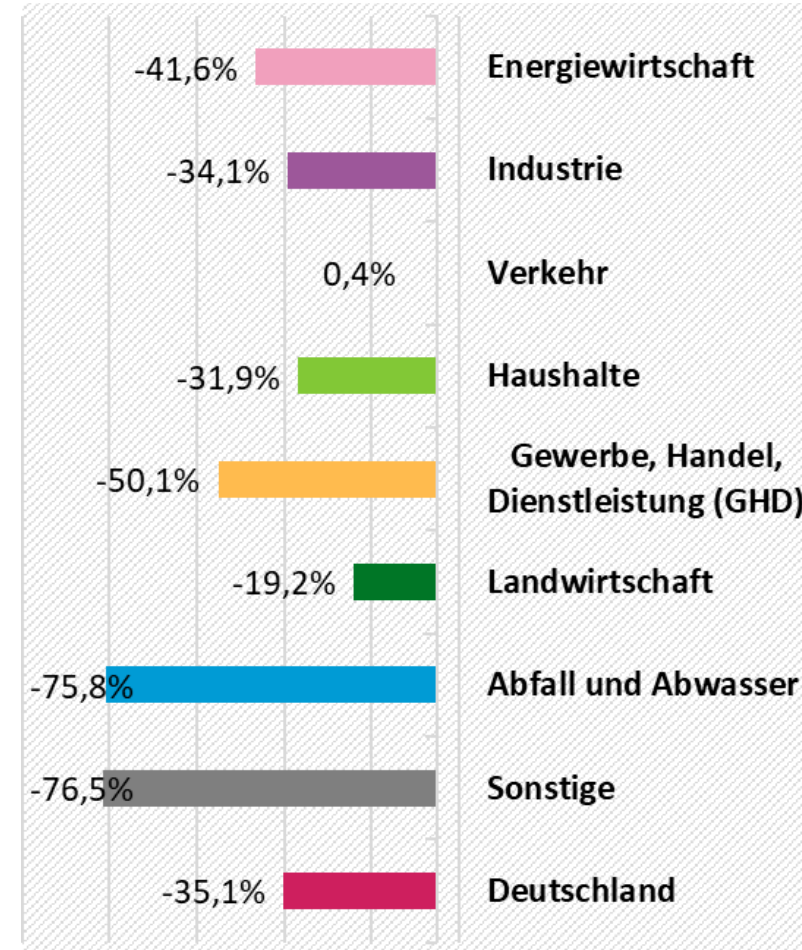
Herausforderung: Klimaschutz

Anteil der Treibhausgasemissionen nach Sektoren
2019



Anmerkung: ohne internationalen Verkehr

Entwicklung der Treibhausgasemissionen
1990-2019

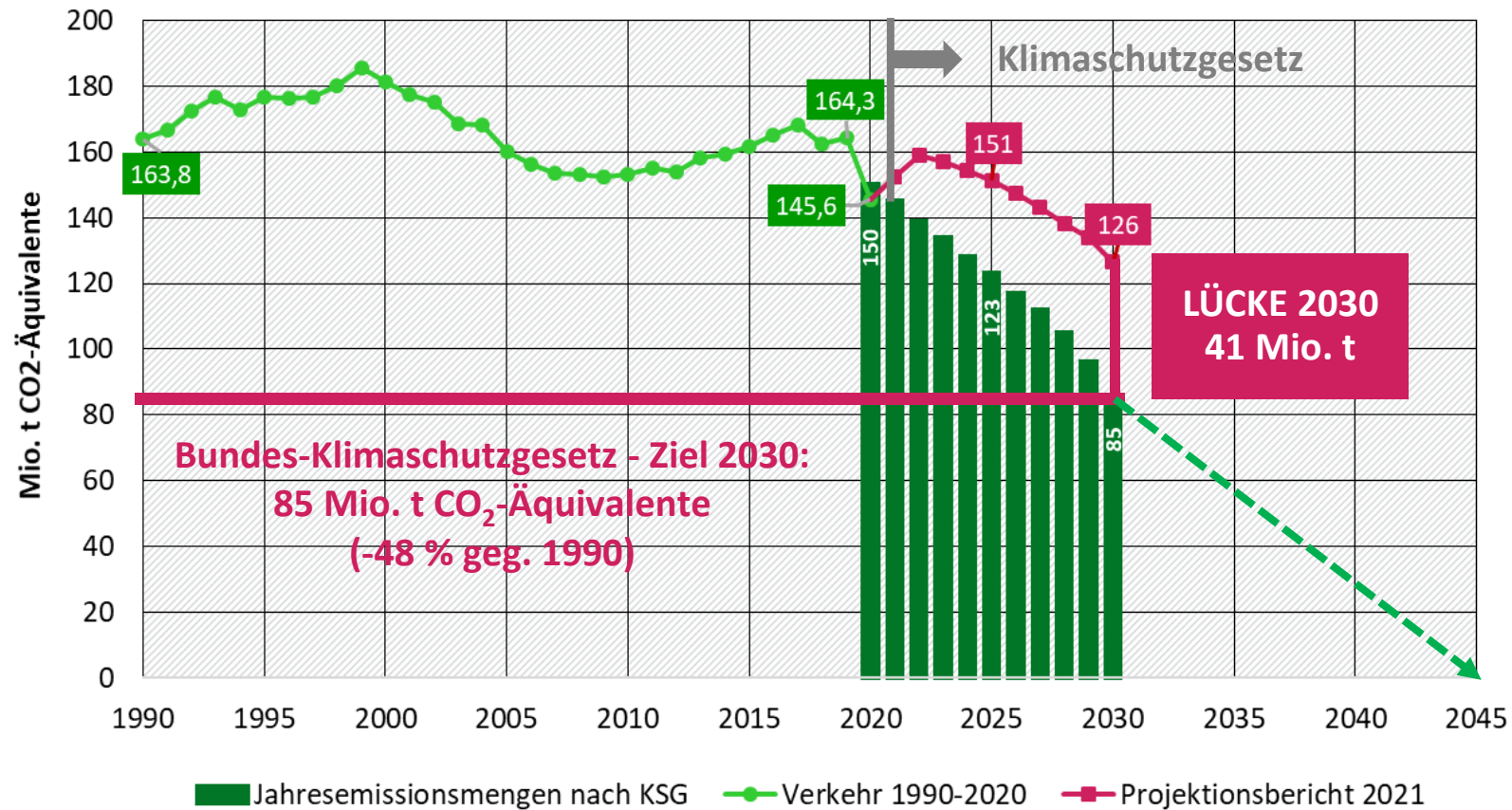


Anmerkung: ohne internationalen Verkehr

Quelle: UBA 2020.

Deutschlands Klimaziel im Verkehr

Entwicklung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Deutschland 1990-2019, Vorjahresschätzung 2020 sowie Jahresemissionsmengen nach Klimaschutzgesetz



Quellen: UBA 2021 (Vorjahresschätzung), Projektionsbericht 2021; Bundes-Klimaschutzgesetz.

Herausforderung Pkw-Verkehr

- Pkw sind das beliebteste Personenbeförderungsmittel überhaupt.
- Der Pkw-Verkehr ist der größte Verursacher von Treibhausgasen im Verkehr.
- Pkw sind besonders ineffizient in Bezug auf Energieverbrauch und die Höhe der Treibhausgasemissionen pro beförderte Person.
- Pkw haben den mit Abstand größten Flächenverbrauch pro beförderte Person.
- **Eine Antriebswende alleine löst das Problem nicht.**

Klima-Ziele im Pkw-Verkehr bis 2045*

ca.

46 %

der Pkw-Verkehrsleistung muss auf effizientere und klimaschonende Verkehrsmitteln (Zufußgehen, Fahrrad, Bus, Bahn) verlagert werden.

(berechnet auf Basis Pkw-Verkehrsleistung 2010)

ca.

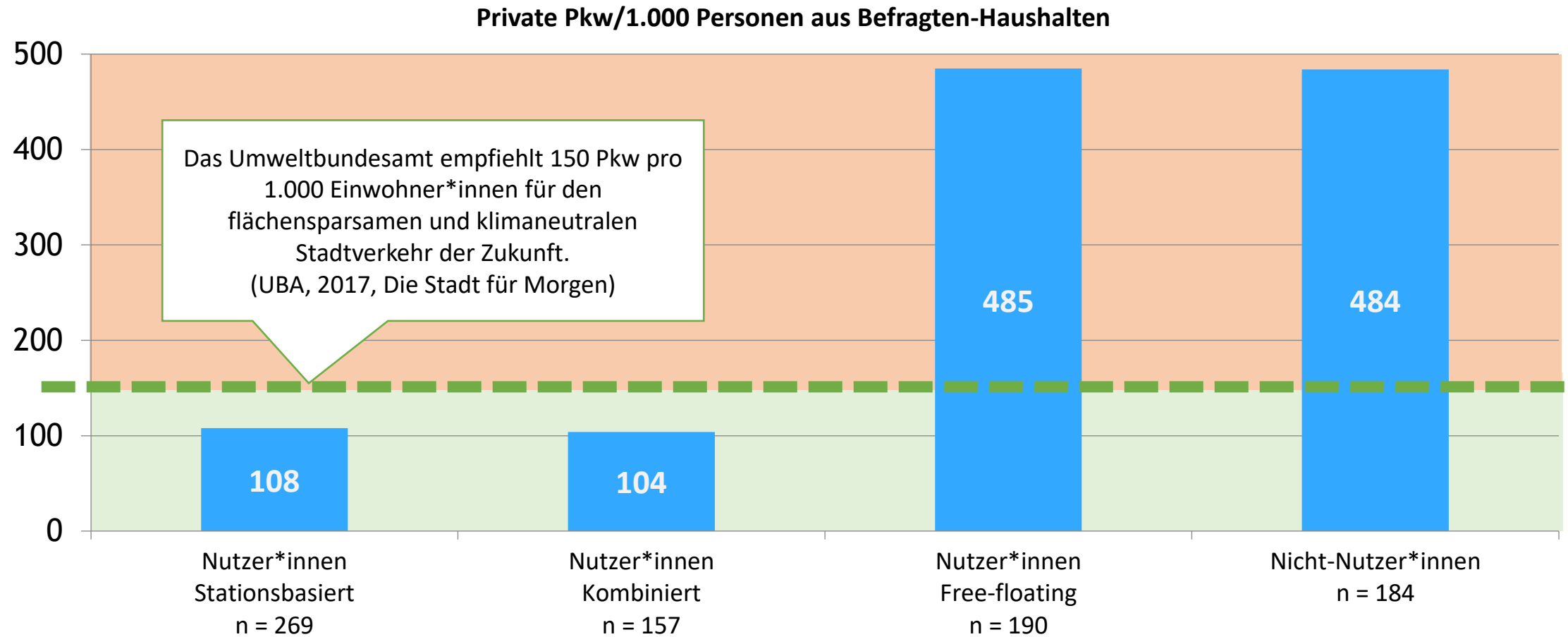
40 %

des heutigen Pkw-Bestands müssen möglichst wegfallen.

minus 19 Mio. Pkw (berechnet auf Basis Bestand 2021)

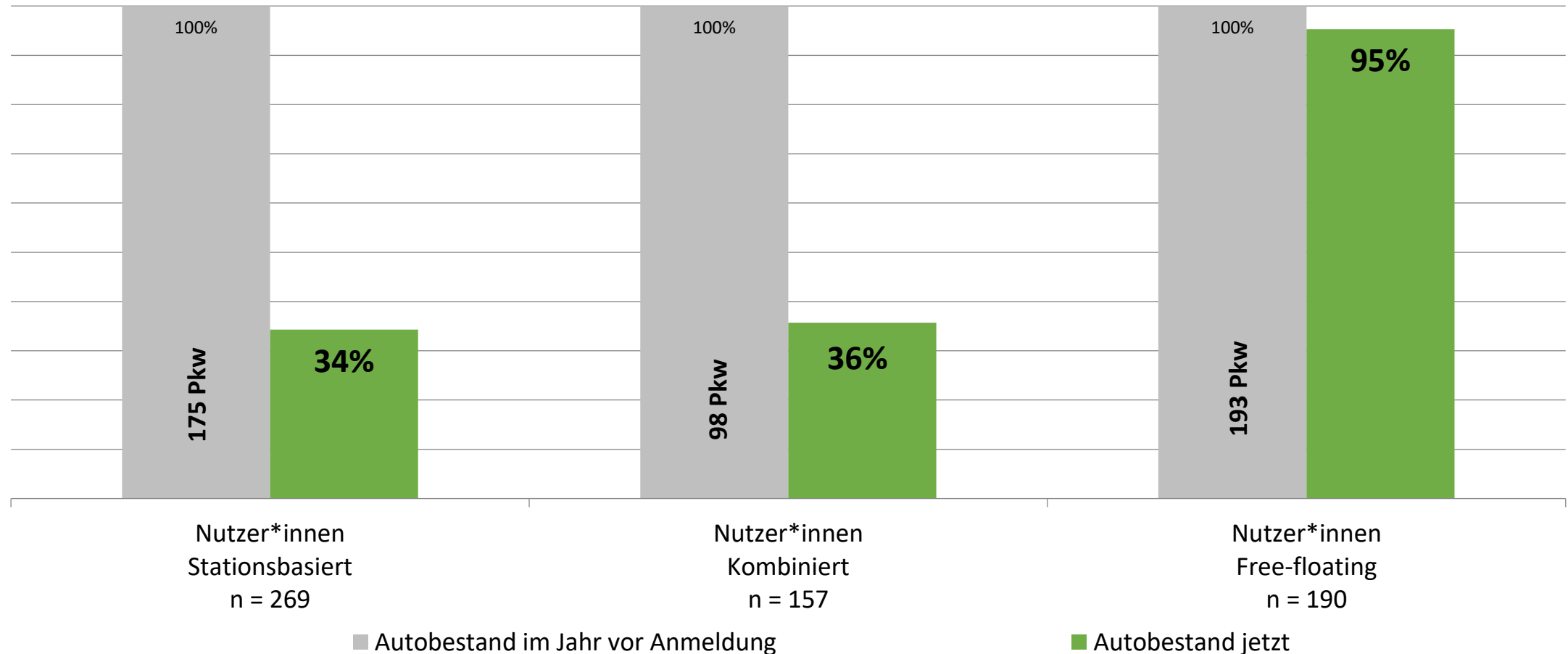
*Reduzierungsbedarf laut Szenario „Green Supreme“ des UBA, 2019

Pkw-Besitz in CarSharing-Haushalten



Ergebnisse für CarSharing-Kund*innen in innenstadtnahen Wohngebieten in Stuttgart, Köln und Frankfurt a.M., STARS 2018

Entwicklung Autobestand



Ergebnisse für CarSharing-Kund*innen in innenstadtnahen Wohngebieten in Stuttgart, Köln und Frankfurt a.M., STARS 2018

Warum ist CarSharing sinnvoll? Verkehrsentlastung

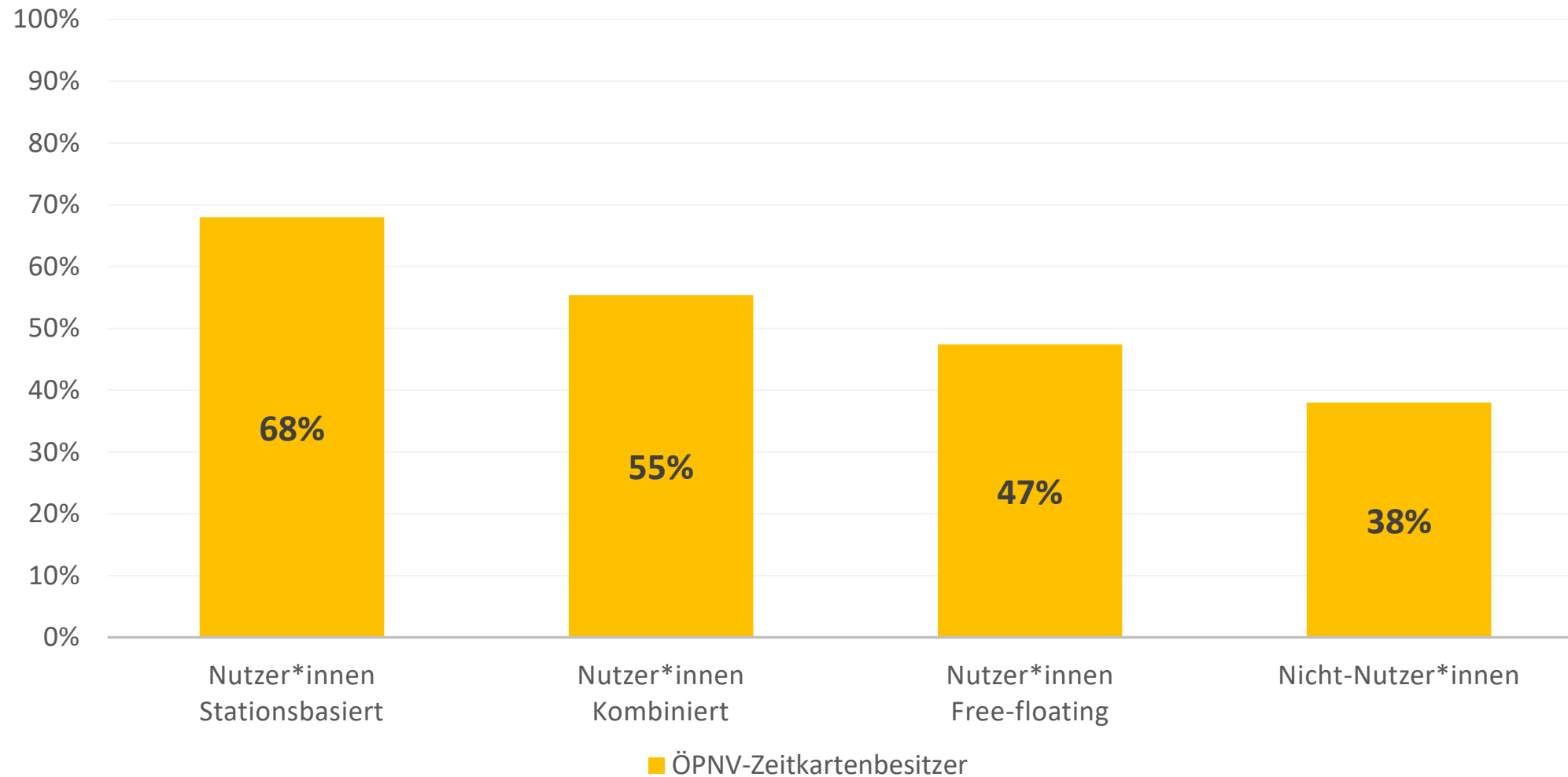


Abbildung:
Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private Pkw: Gemessen für stationsbasiertes CarSharing in innenstadtnahen Wohngebieten. Ersetzt wurden in 12 Städten zwischen 8 und 20 private Pkw pro CarSharing-Fahrzeug. Quelle: bcs 2016

Verkehrsentlastung

	Vaterstetten (22.000 Einwohner)	Großstädte
Ersetzungsquote	1:7 (überwiegend Zweitwagen)	1:8 - 1:20
Autofreie Haushalte	22,2 %	- 78 %

Besitz von ÖPNV-Zeitkarten



Ergebnisse für CarSharing-Kund*innen in innenstadtnahen Wohngebieten in Stuttgart, Köln und Frankfurt a.M., STARS 2018

WARUM ist CarSharing sinnvoll? Änderung das Mobilitäts-Verhaltens

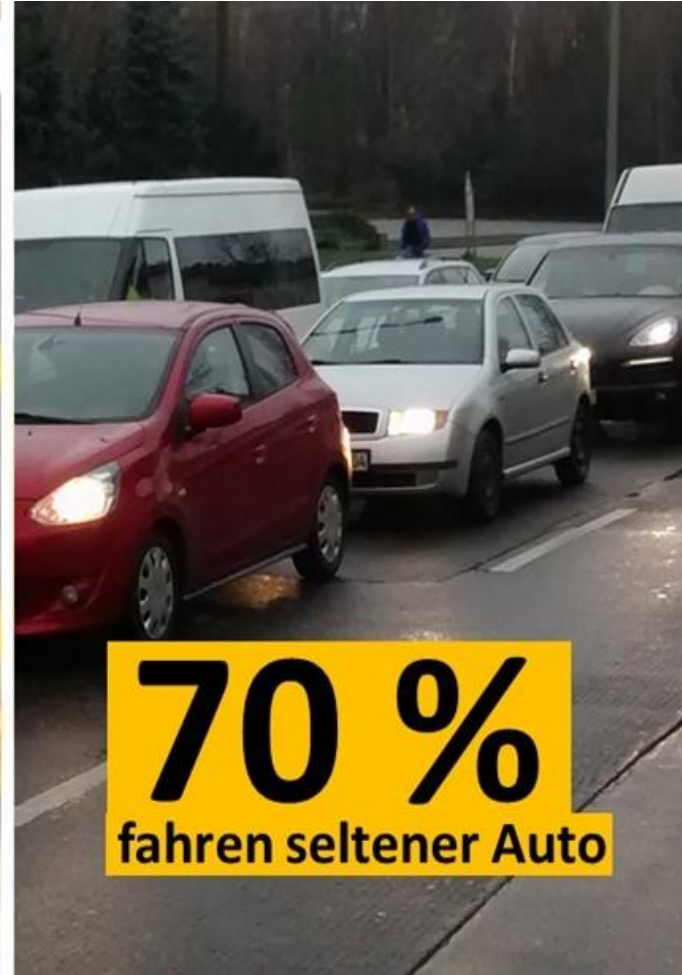


Abbildung:
Subjektiv empfundene
Veränderung des
Mobilitätsverhaltens in
Haushalten, die direkt vor
oder während der
CarSharing-Mitgliedschaft
autofrei geworden sind.
Ergebnisse für
stationsbasiertes CarSharing
in innenstadtnahen
Wohnquartieren.
Quelle: bcs 2016

Wann funktioniert CarSharing?

Eigentlich immer ...*

*: ... wenn sich genügend Personen/Haushalte finden, die auf längere Zeit Fahrzeuge gemeinschaftlich nutzen wollen

Was selten funktioniert!

**(CarSharing-) Autos in die Landschaft stellen
und abwarten, ob Kund*innen kommen**

Welche Rahmenbedingungen fördern das CarSharing? I

- **gutes ÖPNV-Angebot**
 - Attraktive wie sichere Radverkehrsinfrastruktur
 - Gute Nahversorgung (KiTa, Schulen, Einkäufe für den täglichen Bedarf, Gaststätten, Ärzt*innen, Freizeiteinrichtungen, ...)
- alltägliche Mobilitätsbedürfnisse können auch ohne Besitz eines eigenen Pkw einfach und attraktiv befriedigt werden

CarSharing wird insbesondere genutzt für:

- Besuch von Freunden/Verwandten in einer anderen Stadt
- Ausflüge/Freizeitaktivitäten am Wochenende
- Großeinkauf, Baumarkt, Gartencenter, „Ikea“
- Urlaub
- Bring- und Holdienste Personen (Hauptbahnhof, Flughafen)
- Transporte größerer Gegenstände
- ...

Welche Rahmenbedingungen fördern das CarSharing? II

- **Sichtbare Stellplätze in Wohnortnähe** (im öffentlichen Raum)
- Sichere Abstellmöglichkeiten für das Rad an Stationen
- (derzeit nachrangig: große Mobilitätsstationen an Verkehrsknoten)
- **Ankermieter**, die einen Teil der Flotte für Dienstfahrten nutzen
- **Kooperationen** mit der Wohnungswirtschaft (insbesondere bei Neubau)
- Kooperationen mit benachbarten CarSharing-Anbietern
- Kooperationen mit (Sport-) Vereinen
- (Marketing-) Kooperationen mit Verkehrsunternehmen
- „Begrenzter (Park-) Raum“

Weshalb gibt es noch nicht flächendeckend CarSharing-Angebote?

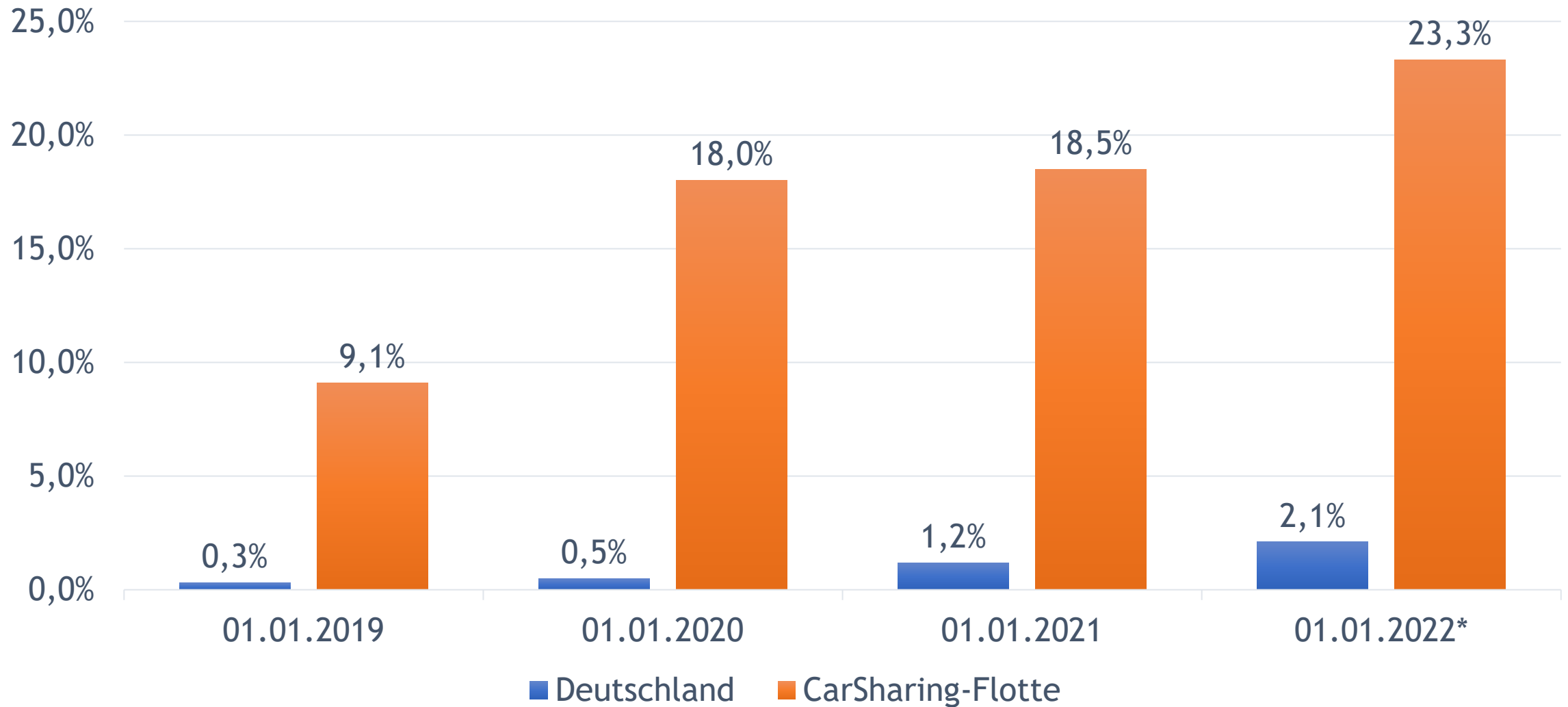
Wachstum muss finanziert werden:

- Als gemeinwohlorientierte Dienstleistung erwirtschaftet CarSharing dauerhaft nur geringe Gewinne, die in den Erhalt und Ausbau des Angebots refinanziert werden
- Bisher: **Keine öffentliche Förderung**
- Es fehlen **sichtbare** Stellplätze im öffentlichen Raum

Neue Nutzer*innen müssen gefunden werden:

- Mobilitätsroutinen sind langlebig und ändern sich nur selten
- Vorbehalte: „Steht ein Fahrzeug auch dann zur Verfügung, wenn ich es brauche?“
- Auto-Besitz verspricht mehr „Flexibilität“ und „Komfort“

Entwicklung E-Auto-Anteil Bestand



Quellen: bcs, KBA

*: E-Pkw-Bestand D: 01.10.2021

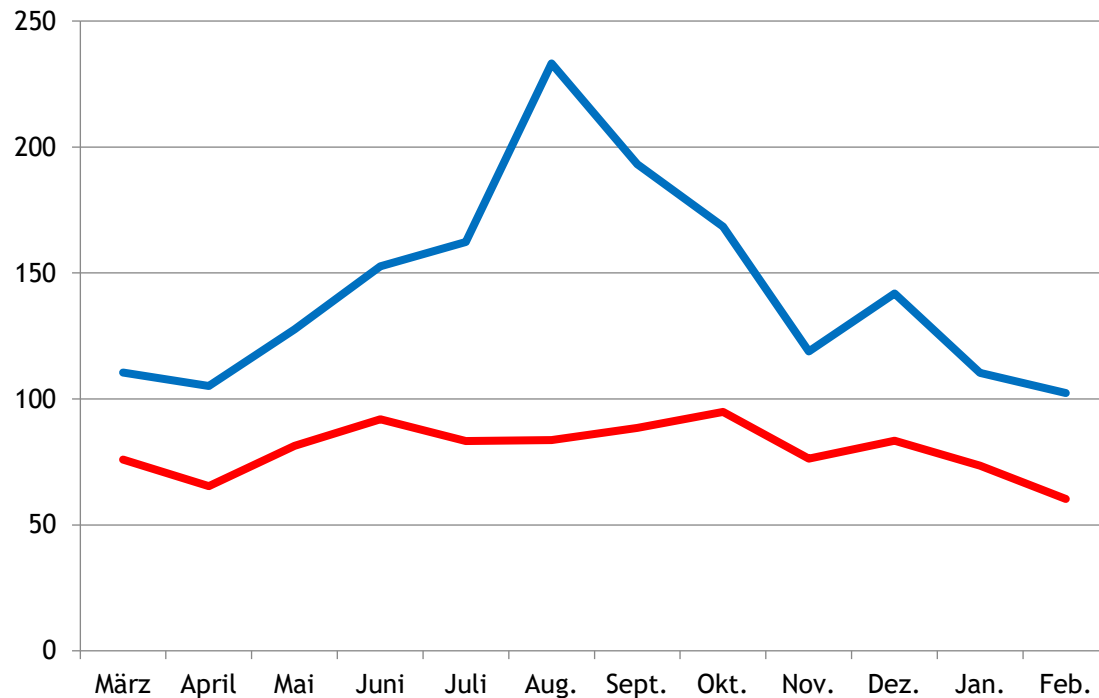
E-CarSharing: Nutzungsvorbehalte

- Elektrische Antrieb bei CarSharing-Nutzer*innen nicht bekannt/erprobt/erlernt/erfahren/eingeübt
 - „**gefühltes** Reichweitenproblem“ (86 % der Fahrten unter 80 km)
 - Bei längeren Fahrten: Zwischenladen möglich?
- in gemischten Flotten: einige Kund*innen meiden E-Fahrzeuge
- kürzere **Nutzungszeiten** im Vergleich zu Diesel/Benziner
- geringere **Entfernungen** im Vergleich zu Diesel/Benziner
- bisher: **geringere Auslastung** im Vergleich zu Diesel/Benziner



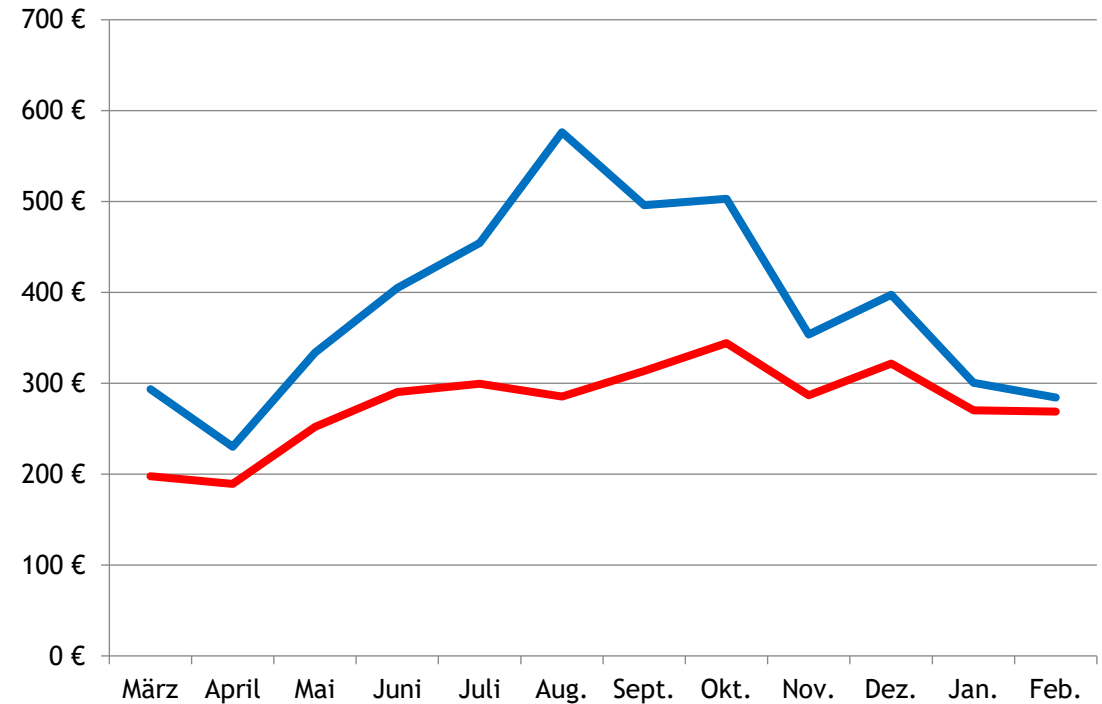
Auslastung E-CarSharing

Monatliche Buchungsstunden pro CarSharing-Fahrzeug, März 2020 bis Februar 2021



— E-CarSharing — gemischte Antriebe

Monatliche Umsätze pro CarSharing-Fahrzeug, März 2020 bis Februar 2021



Quelle: Abschlussbericht CarSharing-Rettungsschirm Baden-Württemberg - bcs 2021

E-CarSharing: Ladeausfallzeiten



Quelle: Jay Skyler

Einmal Tanken: 10 Minuten

Das Fahrzeug ist sofort für die nächsten Nutzer*in oder für die Fortsetzung der Fahrt verfügbar



Einmal Laden: mehrere Stunden

Das Fahrzeug kann teilweise erst danach für weitere Nutzung gebucht werden
→ negative Auswirkungen auf Auslastung bzw. Verfügbarkeit

Fehlende Ladeinfrastruktur

Allgemein:

- Bestand zugelassener E-Fahrzeuge steigt schneller als Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Allgemein: Fehlende Lademöglichkeiten insbesondere in Innenstädten
→ Herausforderung auch für stations**un**gebundene CarSharing-Angebote

Für stationsbasiertes CarSharing:

- Ladepunkte an CarSharing-Stellplätzen überwiegend **auf privaten Flächen**
- Bisher: Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastrukturen in **Kooperation** mit kommunalen Unternehmen, privaten Stellplatzvermietern
- Bisher: Teilweise auch Eigenfinanzierung von Wall-Boxen



Förderkulisse Ladeinfrastruktur (LIS) bisher – Für fast alle, außer Taxis und CarSharing

- Zugeordnete CarSharing-Stellplätze im Öffentlichen Raum sind **keine** öffentlich zugänglichen Stellplätze
- Ladesäulenverordnung, Förderrichtlinien und -Aufrufe verhinderten bisher die Förderung von LIS an CarSharing-Stellplätzen.
Kriterien waren so gestaltet, dass CarSharing-Anbieter entweder keine Antragsberechtigung hatten oder bei der Zuteilung der Zuschüsse leer ausgingen
- Für Sommer 2021 geplantes Förderprogramm „**Nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur im Öffentlichen Raum**“: keine Notifizierung durch EU-Kommission
- **Seit November 2021 Förderprogramm „Ladestationen für Elektro-Fahrzeuge“ (KfW 441)**
+ ausdrücklich **auch für CarSharing-Anbieter**
- nur De-minimis-Förderung, für jeden Standort (=Station) ein eigener Antrag, ...
-- **Förderhöhe mit 900 Euro deckt Kosten nur ungenügend ab!**

Förderkulisse Ladeinfrastruktur (LIS) bisher – Für fast alle, außer Taxis und CarSharing

- Zugeordnete CarSharing-Stellplätze im Öffentlichen Raum sind **keine** öffentlich zugänglichen Stellplätze
- Ladesäulenverordnung, Förderrichtlinien und -Aufrufe verhinderten bisher die Förderung von LIS an CarSharing-Stellplätzen.
Kriterien waren so gestaltet, dass CarSharing-Anbieter entweder keine Antragsberechtigung hatten oder bei der Zuteilung der Zuschüsse leer ausgingen
- Für Sommer 2021 geplantes Förderprogramm „**Nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur im Öffentlichen Raum**“: keine Notifizierung durch EU-Kommission
- Seit November 2021 Förderprogramm „Ladestationen für Elektro-Fahrzeuge“ (1)
+ ausdrücklich auch für CarSharing-Anbieter
- nur De-minimis-Förderung
-- Förderhöhe von 5000 Euro deckt Kosten nur ungenügend ab!
Für Ladepunkte an zugeordneten CarSharing-Stellplätzen: NICHT GEEIGNET

Alternativen zu Ladepunkten an CarSharing-Stellplätzen?

1. Laden an **öffentlich zugänglichen** Ladepunkten (AC/DC/HPC):
 - Problem Verfügbarkeit
 - Problem Wartezeiten und Ladezeit
 - Schnell-Ladesysteme* auf absehbare Zeit **nicht** flächendeckend vorhanden und **bezahlbar**
 - Problem für stationsbasierte Fahrzeuge: **Transfer-Fahrten/ Re-Location-Services**

2. Laden auf **privaten Betriebshöfen**:
 - neben den angemieteten Stellplätzen verfügen stationsbasierte Anbieter über keine eigenen Betriebshöfe

* Selbst wenn sich die Förderkulisse in den kommenden Jahren zugunsten von Schnellladesystemen im öffentlichen Raum verändert, kommt die Agora Verkehrswende zur Empfehlung, dass CarSharing zu den ausgewählten Anwendungen gehört, bei denen zukünftig Normalladen gefördert werden sollte.

Was können Kommunen tun?

- Schaffung von **allgemeinen CarSharing-Stellplätzen** im öffentlichen Raum
- Einrichtung von **zugeordneten CarSharing-Stellplätzen** im öffentlichen Raum*
- „**Entwicklungspartnerschaften**“ zum Aufbau und Ausbau des Angebots

- Nutzung von CarSharing-Fahrzeugen als Teil der Dienstwagenflotte (Ankerkunde)
- Förderung von Kooperationen mit kommunalen Unternehmen
- Förderung von Ladeinfrastrukturen an CarSharing-Stellplätzen
- Bei Neubaugebieten: Stellplatzschlüssel nutzen, um nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern (am besten über einen Städtebaulichen Vertrag)

- ...



*: wie das geht? – bcs: „Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz und in den entsprechenden Landesgesetzen vorgesehenen CarSharing-Förderung“

Beratung für Städte und Gemeinden

Fact Sheets, Umsetzungshilfen und persönlicher Beratung

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



3. ergänzte und veränderte Auflage
Autoren: Wilib Loose, Gunnar Nehrlie
Berlin, Januar 2022

Fact Sheet **bcs.**
Bundesverband CarSharing

Kombinierte CarSharing-Systeme



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-Kund*innen nutzen die Verkehrsmittel des Umweltverbands öfter und des Pkw seltener als die Vergleichsbevölkerung.

Neuere Studien zeigen, dass verschiedene CarSharing-Varianten unterschiedlich verkehrsentlastend sind. Während die verkehrsentlastendste Variante das stationenbasierte CarSharing ist, bleibt sie für das free-floating unstritten. Im vorliegenden Fact Sheet erläutern die Studienleiter*innen die wichtigsten Studienergebnisse und die Verkehrsmittel des Umweltverbands öfter und des Pkw seltener als die Vergleichsbevölkerung.

Neuere Studien zeigen, dass verschiedene CarSharing-Varianten unterschiedlich verkehrsentlastend sind. Während die verkehrsentlastendste Variante das stationenbasierte CarSharing ist, bleibt sie für das free-floating unstritten. Im vorliegenden Fact Sheet erläutern die Studienleiter*innen die wichtigsten Studienergebnisse und die Verkehrsmittel des Umweltverbands öfter und des Pkw seltener als die Vergleichsbevölkerung.

Fact Sheet **bcs.**
Bundesverband CarSharing

CarSharing in Deutschland

In 855 Orten in Deutschland wird CarSharing angeboten.

Bundesweit werden **26.220 CarSharing Fahrzeuge** von insgesamt **226 Anbietern** bereitgestellt.

2,87 Millionen Kund*innen sind in Deutschland zum CarSharing angemeldet.

CarSharing und Corona-Pandemie

Die Folgen der Covid-19-Pandemie haben sich auch auf das CarSharing in Deutschland ausgebreitet. Die eigentliche Rückgang der Nachfrage während der letzten Lockdowns hat bei den CarSharing-Anbietern zu erheblichen operativen Schwierigkeiten und Umsatzrückgängen geführt. Mehrere Anbieter haben durch Schwierigkeiten im momentanen CarSharing-Bestand an den stationenbasierten, in kleineren und kleineren Städten und in anderen Teilen.

Im Jahr 2020 haben die Anbieter geschätzt, ihre Angebote vorübergehend zu schließen. In Baden-Württemberg, einem CarSharing-Hotspot in Deutschland, hat die Corona-Bekämpfung für CarSharing-Anbieter zu erheblichen operativen Schwierigkeiten geführt. In den Großstädten verzeichnen die Anbieter das freie Floating CarSharing in 2020 ein erhebliches Kundenwachstum. Die Gründe dafür sind zum einen, dass sich während der Corona-Pandemie die Nachfrage nach CarSharing-Angeboten umgekehrt hat.

Marktentwicklung




Jahr	Fahrzeuge	Nutzer
2010	~100.000	~100.000
2011	~150.000	~150.000
2012	~200.000	~200.000
2013	~250.000	~250.000
2014	~300.000	~300.000
2015	~350.000	~350.000
2016	~400.000	~400.000
2017	~450.000	~450.000
2018	~500.000	~500.000
2019	~550.000	~550.000
2020	26.220	2.870.000

bcs.
Bundesverband CarSharing

MITGLIEDERBEREICH | ABMELDEN | BLOG

ALLES ÜBER CARSHARING | THEMEN | PRESSE | VERBAND | Q

CarSharing-Forschung Evaluations-Standard "Verkehrsentlastende Wirkung"




Digitale Vernetzung bcs organisiert einheitliche CarSharing-Schnittstelle für Deutschland

Umweltverbund und CarSharing mit digitaler Technik eng zu verzahnen, ist eine wichtige

Studie über Autokosten Der eigene Pkw ist weit teurer, als Autobesitzer glauben

Autobesitzer in Deutschland unterschätzen die Kosten ihres Autos im Durchschnitt um 50 Prozent. Vor allem die Ausgaben für Steuern,

CARSHARING IN IHRER NÄHE zur Suche



Homepage: carsharing.de



www.carsharing.de



info@carsharing.de



[@bcs_eV](https://twitter.com/bcs_eV)



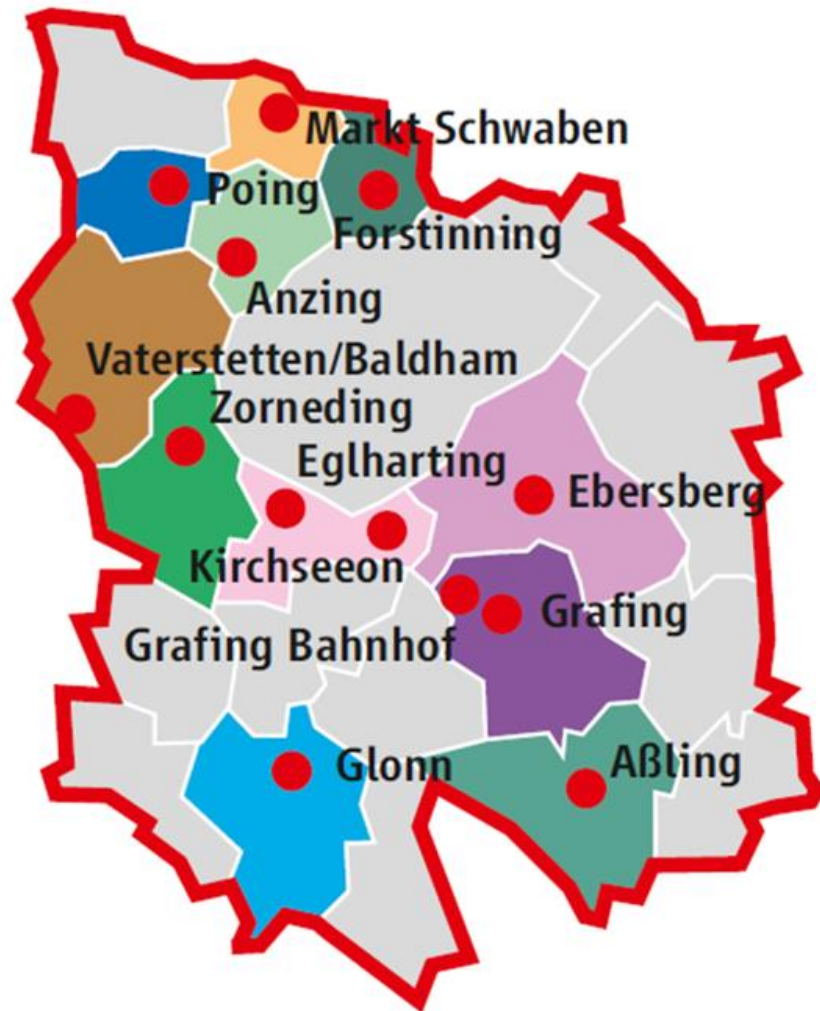
Was ist CarSharing?

CarSharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen.

- Die Dienstleistung steht allen offen
- Die Nutzung erfolgt auf Grundlage einer **Rahmenvereinbarung**
- Die Fahrzeuge stehen **wohntnahe** zur Verfügung
- Die Fahrzeuge können **jederzeit** gebucht und **eigenständig** von den Kund*innen abgeholt und zurückgegeben werden.
- Die Fahrzeugnutzung wird nach **Entfernung** und/oder **Zeit** berechnet.
- **Kurzzeitnutzungen** von einer Stunde sind möglich.



Landkreis Ebersberg - Modellregion für flächendeckendes CarSharing



- 11 Carsharing-Vereine in 11 von 21 Gemeinden
- nahezu 80% der Landkreisbürger haben Zugriff
- 65 Carsharing-Autos
- knapp 2.500 Fahrberechtigte
- Carsharing-Quote knapp 2%



Beitrag des CarSharing zu einer bezahlbaren Pkw-Mobilität

Haushalte, die im Jahr 2017 weniger als 10.000 km pro Jahr mit dem Pkw zurücklegten:

- **8,4 Mio. HH mit 1 Pkw**
- **333.000 HH mit 2 Pkw**

Quelle: MiD 2017

Für diese Haushalte ist CarSharing schon heute günstiger als ein eigenes Auto!