

Carsharing im ländlichen Raum - Überblick und Einführung

MOBILOTSIN.online: Teilen,Fahren, Sparen.

Carsharing im ländlichen Raum

24.05.2023

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

Gegründet: 1998

Mitglieder: 201 (von 249 in D)

Unsere Partner:



Informationen über Carsharing

Fact Sheet

bcs.
Bundesverband CarSharing

CarSharing in Deutschland

In **935** Orten in Deutschland wird CarSharing angeboten.

Bundesweit werden **30.200** CarSharing Fahrzeuge von insgesamt **245** Anbietern bereitgestellt.

3,39 Millionen Fahrberechtigte* sind in Deutschland zum CarSharing angemeldet.

Marktentwicklung

Jahr	Fahrberechtigte*	CarSharing-Fahrzeuge
1999	~100,000	~100
2000	~150,000	~200
2001	~200,000	~300
2002	~250,000	~400
2003	~300,000	~500
2004	~350,000	~600
2005	~400,000	~700
2006	~450,000	~800
2007	~500,000	~900
2008	~550,000	~1,000
2009	~600,000	~1,100
2010	~650,000	~1,200
2011	~700,000	~1,300
2012	~750,000	~1,400
2013	~800,000	~1,500
2014	~850,000	~1,600
2015	~900,000	~1,700
2016	~950,000	~1,800
2017	~1,000,000	~1,900
2018	~1,050,000	~2,000
2019	~1,100,000	~2,100
2020	~1,150,000	~2,200
2021	~1,200,000	~2,300
2022	3,393,000	30,200

* Nicht überschneidungsfrei – Fahrberechtigte, die sich bei mehreren Anbietern angemeldet haben, werden mehrfach gezählt.

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 den Pkw seltener als die Vergleichsbevölkerung.

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

Fact Sheet

bcs.
Bundesverband CarSharing

Kombinierte CarSharing-Systeme

Lange Zeit waren stationsbasiertes CarSharing und free-floating CarSharing getrennte Produkte mit unterschiedlichen Anwendungsbereichen. In kombinierten CarSharing-Systemen werden beide Varianten nun zu einem Service zusammengeführt. Dadurch wird der Nutzen des CarSharing-Angebots für die Kund*innen optimiert.

Kombinierte CarSharing-Systeme haben eine hohe verkehrsentlastende Wirkung. Dies ist in Studien nachgewiesen. Sie sind damit stationsbasierten CarSharing vergleichbar. Kombinierte Systeme sind daher ein weites free-floating CarSharing verkehrsentlastend anzubieten.

www.carsharing.de

info@carsharing.de

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

Beratung für Kommunen

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: Willi Loose, Gunnar Netwie
Berlin, Januar 2022

bcs.
Bundesverband CarSharing

Muster-Bekanntmachung für ein einfaches und rechtsicheres Auswahlverfahren für zugeordnete CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum

Status dieses Dokuments / Haftungsausschluss

Dieses Dokument wird vom bcs zur freien Verwendung als Vorlage für die öffentliche Bekanntmachung eines Zuteilungsverfahrens für Stellplätze im öffentlichen Raum für stationsbasiertes CarSharing zur Verfügung gestellt. Die Zurverfügungstellung stellt 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.

Diese Vorlage ist gedacht für Zuteilungsverfahren, die sich auf Stellplätze für stationsbasiertes CarSharing im öffentlichen Raum auf Straßen in der Baulast 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.

Diese Vorlage beschreibt ein möglichst einfaches Auswahlverfahren. Andere Zuschnitte des Verfahrens sind möglich und unter bestimmten Umständen sinnvoll.

Stand dieser Vorlage: 12.09.2022

1

bcs.
Bundesverband CarSharing

Evaluationsstandard „Verkehrsentlastende Wirkung von CarSharing“

Der bcs-Standard zur Evaluation der verkehrsentlastenden Wirkung von CarSharing-Angeboten wurde in mehreren Studien des bcs entwickelt und getestet. Er beruht zum Teil auch auf Erkenntnissen von Autoren anderer CarSharing-Studien, die in den letzten Jahren in Deutschland durchgeführt wurden. Für alle Inhalte des Standards ist der Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) allein verantwortlich.




1. Umfang der Evaluation

Der vorliegende Standard stellt die Empfehlung des bcs für die Evaluation der verkehrsentlastenden Wirkung einzelner CarSharing-Angebote dar. Der hier vorgelegte Fragebogen ist für diesen Zweck optimiert.

Für die Evaluation des gesamten in einer Kommune vorhandenen CarSharing-Angebots, welches oftmals von verschiedenen Anbietern gestellt wird, müssen Anpassungen vorgenommen werden. Im Rahmen einer kommunalen Evaluation aller CarSharing-Angebote empfehlen wir außerdem, zusätzlich einen Vergleich der Verkehrsmittelnutzungen von CarSharing-Kund*innen und Nicht-Nutzer*innen vorzunehmen, um den Grad der Änderung bzw. Abweichung des Mobilitätsverhaltens der CarSharing-Kund*innen vom Mobilitätsverhalten der Gesamtbevölkerung bestimmen zu können.

2. Evaluations-Kennzahlen

- Bestand privater Pkw bei den CarSharing-Nutzer*innen bezogen auf 1.000 Personen in den Haushalten der Befragten zum Befragungszeitpunkt (Motorisierungsquote)
- Entwicklung des privaten Autobestands (inklusive ständige Verfügbarkeit eines privat nutzbaren Dienstwagens) in den Haushalten der CarSharing-Nutzer*innen, gemessen zu drei Zeitpunkten: Im Zeitraum 12 Monate vor Beginn der CarSharing-Mitgliedschaft, zum Zeitpunkt der Anmeldung zum CarSharing, zum Befragungszeitpunkt
- Unsicherer Einfluss der Nutzung des CarSharing-Angebots (des evaluierten Anbieters) eine erfolgte Autoabschaffung, subjektiv eingeschätzt durch die Befragten
- Durch die CarSharing-Nutzer*innen angenommener privater Autobestand in ihren Haushalten, wenn es kein CarSharing-Angebot (des evaluierten Anbieters) gäbe
- Entwicklung der Zahl autofreier Haushalte (kein privater Pkw vorhanden), gemessen zu drei Zeitpunkten: Im Zeitraum 12 Monate vor Beginn der CarSharing-Mitgliedschaft, zum Zeitpunkt der Anmeldung zum CarSharing, zum Befragungszeitpunkt
- Reale Ersetzungsquote des evaluierten CarSharing-Angebots („Ein CarSharing-Fahrer ersetzt x private Pkw“)
- Vermeidung von Neuschaffungen durch das evaluierte CarSharing-Angebot („CarSharing-Fahrer verhindert die Neuschaffung von x privaten Pkw“)

 www.carsharing.de
 info@carsharing.de
 [@bcs_eV](https://twitter.com/bcs_eV)

Definition

Ein Carsharingfahrzeug ist ein Kraftfahrzeug, das ...

„... einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen

auf der Grundlage einer **Rahmenvereinbarung**




und einem die **Energiekosten** mit einschließenden

Zeit- oder Kilometertarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten

und **selbstständig reserviert und genutzt** werden kann (...).“

Quelle: § 2 Carsharinggesetz (CsgG) des Bundes

Verschiedene Carsharing-Produkte

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	

Gesamtmarkt 2023

Alle Zahlen mit Stand 01.01.2023

Anzahl angemeldete Fahrberechtigte*	4.472.800 (+31,8 %) ↑
Anzahl Fahrzeuge	33.930 (+12,4 %) ↑
Städte und Gemeinden mit einem Carsharing-Angebot	1.082 (+ 15,7 %) ↑

*Nicht überschneidungsfrei – Mehrfachanmeldungen werden mehrfach gezählt

Carsharing-Orte

Alle Zahlen mit Stand 01.01.2023

Gemeindegroßenklasse	Anzahl Kommunen mit Carsharing-Angebot	Anteil an allen Kommunen
Großstädte (ab 100.000 Einw.)	73	91,3 %
50.000 - 99.999 Einw.	84	74,3 %
20.000 - 49.999 Einw.	247	48,9 %
unter 20.000 Einw.	678	6,7 %
Gesamt	1.082	10,0 %

Erschließung in der Fläche

Alle Zahlen mit Stand 01.01.2023

Marktsegmente	Stationsbasiertes Carsharing & kombinierte Systeme	Free-floating Carsharing
Anzahl Fahrzeuge	15.360 (+ 7,4 %) <small>davon 1.310 free-floating Fahrzeuge in kombinierten Systemen</small>	18.570 (+ 16,8 %)
Städte und Gemeinden mit einem Carsharing-Angebot	1.078 (+ 15,4 %) <small>davon 30 Orte mit kombinierten Systemen</small>	34 (+ 0,0 %) <small>davon 15 Orte Einzelstandorte oder Gewerbegebiete</small>

Warum Carsharing?

Weniger Flächenverbrauch durch Pkw

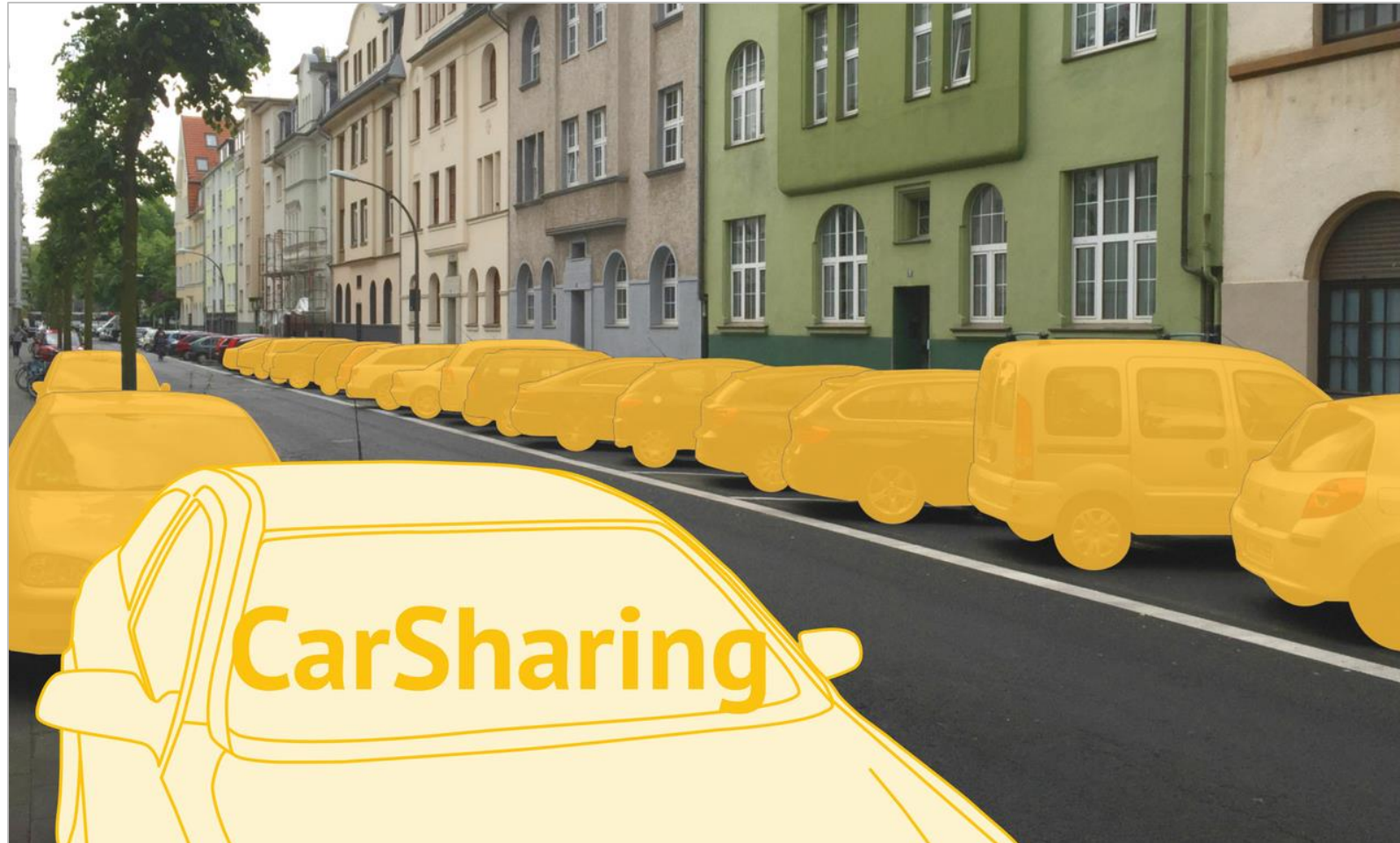


Abbildung:

Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 20 Pkw (Wert für innenstadtnahe Wohngebiete mit sehr guter Carsharing-Versorgung in Großstädten).

Quelle: bcs 2016

Warum Carsharing?

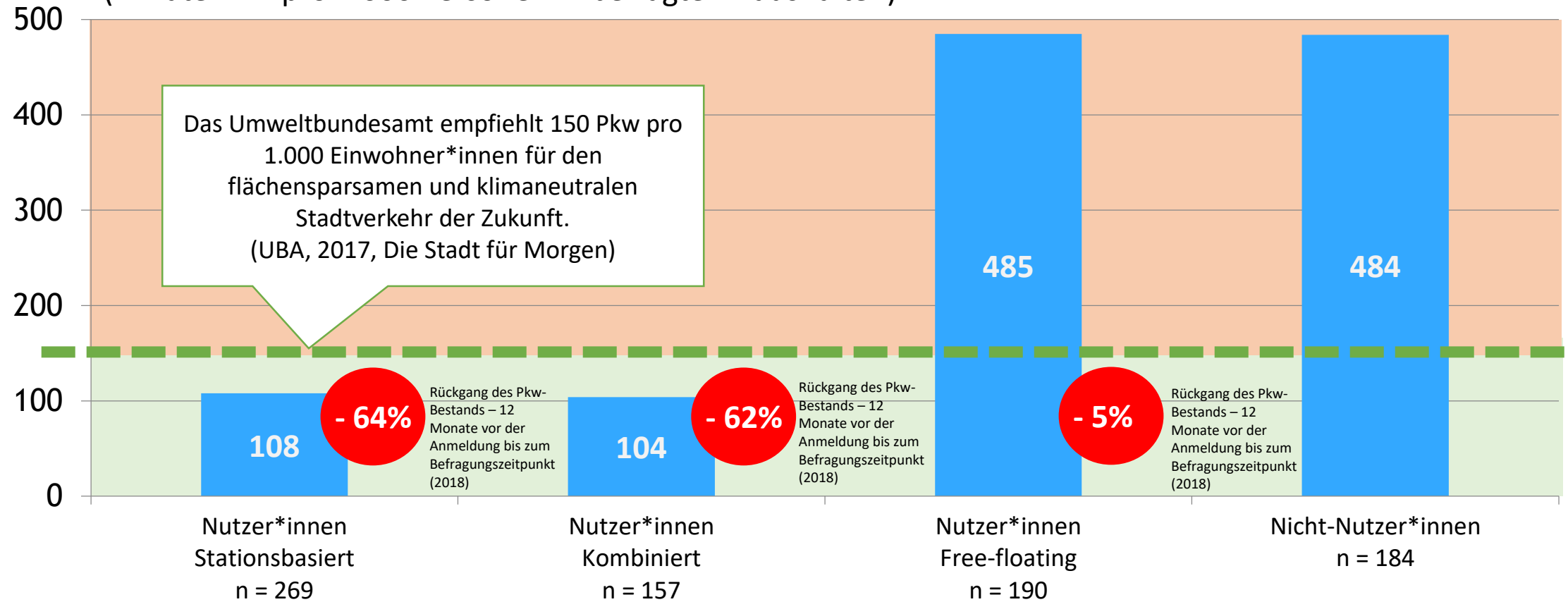
Änderung des Mobilitätsverhaltens



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

Unterschiedliche Wirkungen

Privater Pkw-Bestand bei den Nutzer*innen verschiedener Carsharing-Produkte
(Private Pkw pro 1.000 Personen in befragten Haushalten)



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

Carsharing-Förderung

Carsharinggesetz (CsgG) des Bundes

Fördermöglichkeiten für CarSharing:

- Ausweisung allgemeiner Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (§ 3)
- Parkerlaubnisse für Bewohnerpark- und Parkraumbewirtschaftungszonen (§ 3)
- Ermäßigung oder Erlass von Parkgebühren (§ 3)
- Ausweisung unternehmensspezifisch zugeordneter Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (§ 5, Sondernutzung) – sofern diese an **Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen** liegen

§ 18a Niedersächsisches Straßengesetz

Fördermöglichkeiten für CarSharing:

- Ausweisung unternehmensspezifisch zugeordneter Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum – sofern diese an **Straßen in der Baulast des Landes und der Kommunen** liegen

Wichtig für stationsbasiertes Carsharing

Zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum - Verfahren

Schritt 1: Auswahl geeigneter Flächen

- a. Markterkundung
- b. Flächenbestimmung

Schritt 2: Verteilung der Flächen an Carsharing-Anbieter

- a. Vorbereitung des Verfahrens
- b. Bekanntmachung
- c. Durchführung
- d. Besetzung der Flächen

Umsetzungsleitfaden des bcs



- Alle Fördermöglichkeiten für Carsharing erklärt
- Alle rechtlichen Hintergründe
- Kommentierung der Umsetzungshinweise in der VwV-StVO
- Hinweise zu vergaberechtlichen Fragen
- Hinweise zu allen Schritten des Zuteilungsverfahrens für zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum
- Praxistipps und Beispiele

Muster-Bekanntmachung des bcs



Muster-Bekanntmachung für ein einfaches und rechtsicheres Auswahlverfahren für zugeordnete CarSharing-Stellplätze im öffentlichen Raum

Status dieses Dokuments / Haftungsausschluss

Dieses Dokument wird vom bcs zur freien Verwendung als Vorlage für die öffentliche Bekanntmachung eines Zuteilungsverfahrens für Stellplätze im öffentlichen Raum für stationsbasiertes CarSharing zur Verfügung gestellt. Die Zurverfügungstellung stellt 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.

Diese Vorlage ist gedacht für Zuteilungsverfahren, die sich auf Stellplätze für stationsbasiertes CarSharing im öffentlichen Raum auf Straßen in der Baulast 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 ~~CoStG~~ sind zum Teil andere Vorgaben und Vorgehensweisen notwendig.

Diese Vorlage beschreibt ein möglichst einfaches Auswahlverfahren. Andere Zuschnitte des Verfahrens sind möglich und unter bestimmten Umständen sinnvoll.

Stand dieser Vorlage: 12.09.2022

- Vorlage für „Copy-and-Paste“-Bekanntmachung
- So einfach, wie möglich - so rechtssicher, wie nötig
- Nicht geeignet für komplexe Verfahren und ambitionierte Vorgaben an die Carsharing-Anbieter
- Vorlage muss in Niedersachsen ergänzt werden, da das Landesgesetz (im Ländervergleich) ungewöhnlich komplex ist

Carsharing im ländlichen Raum?

Kleine Städte und ländlicher Raum =

- oft niedrige Verfügbarkeit des ÖPV
-
- hohe Angewiesenheit auf den Pkw
- kein Parkdruck
- geringe Dichte der Wohngebiete

= geringe Nachfrage nach Carsharing

= geringe Auslastung der Carsharing-Fahrzeuge

= keine Wirtschaftlichkeit des Carsharing-Angebots

Carsharing im ländlichen Raum?

Carsharing im ländlichen Raum kann sinnvoll und erfolgreich sein,

- wenn viele Einwohner*innen **ÖPNV oder Fahrrad** für den **Weg zur Arbeit oder Ausbildung** nutzen können (und wollen).
- wenn eine **ausreichende „Nahversorgung“** gegeben ist (KiTa, Schule, Einkäufe für den täglichen Bedarf, Freizeiteinrichtungen)
- wenn es eine funktionierende **Nutzer*innen-Community** vor Ort gibt (z.B. Carsharing-Verein, öffentliche Verwaltungen oder Unternehmen und deren Mitarbeiter*innen)

Aber:

- Carsharing ist **kein Ersatz** für eine fehlende ÖPNV-Versorgung.
- Carsharing kann im ländlichen Raum meist **nicht eigenwirtschaftlich** betrieben werden.

Gute Ideen für den ländlichen Raum

1. Carsharing-Vereine
2. Urbane Angebote expandieren in den ländlichen Raum
3. Unternehmen und/oder Verwaltungen als Anker-Nutzer
4. Carsharing mit Unterstützung der Gemeinde (z.B. Umsatzgarantie)

Carsharing-Vereine im LK Ebersberg

Carsharing-Vereine vor Ort:

- Anbieter (Fahrzeuge, Buchungssystem, Service)
- Peer-to-peer Marketing vor Ort
- Halter des Kundenkontakts

Carsharing-Verein in Vaterstetten:

- Gründungsberatung & Coaching

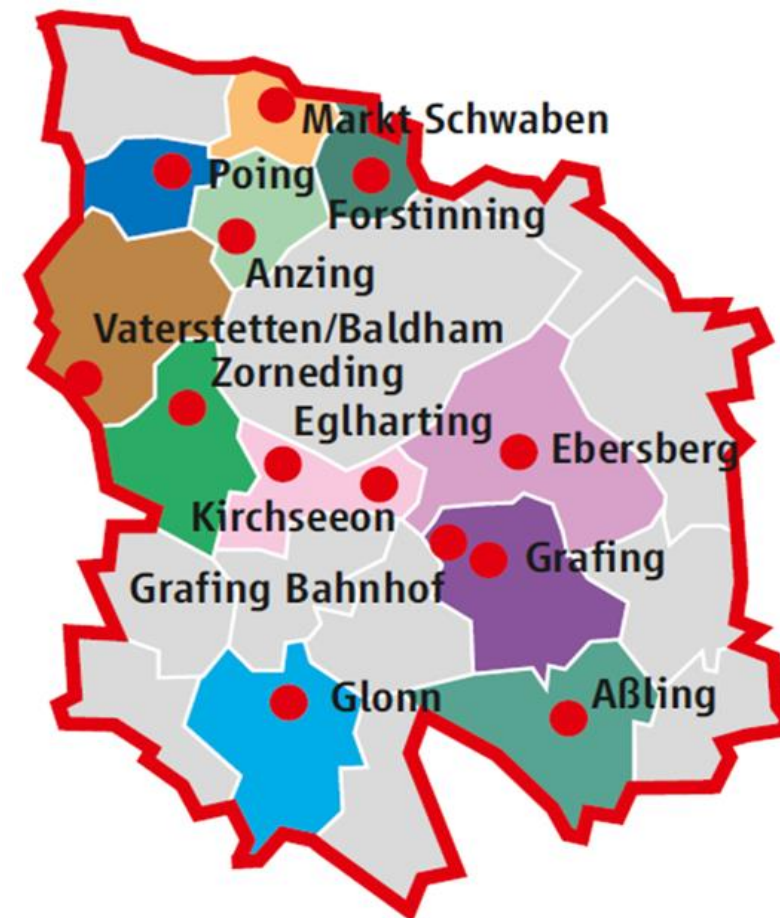
Landkreis Ebersberg:

- Carsharing-Strategie im Verkehrsentwicklungsplan
- Kontakt zur MVV

Gemeinden vor Ort unterstützen individuell:

- Fahrzeug-Anschaffung und -Nutzung
- Parkplätze
- Marketing und Kommunikation
- Kontakte zu Firmen vor Ort

Landkreis Ebersberg: 140.000 Einwohner, 549 km²,
11 Carsharing-Vereine, 65 Carsharing-Autos, 2.500 Fahrberechtigte,
80 % der Landkreisbürger haben Zugriff



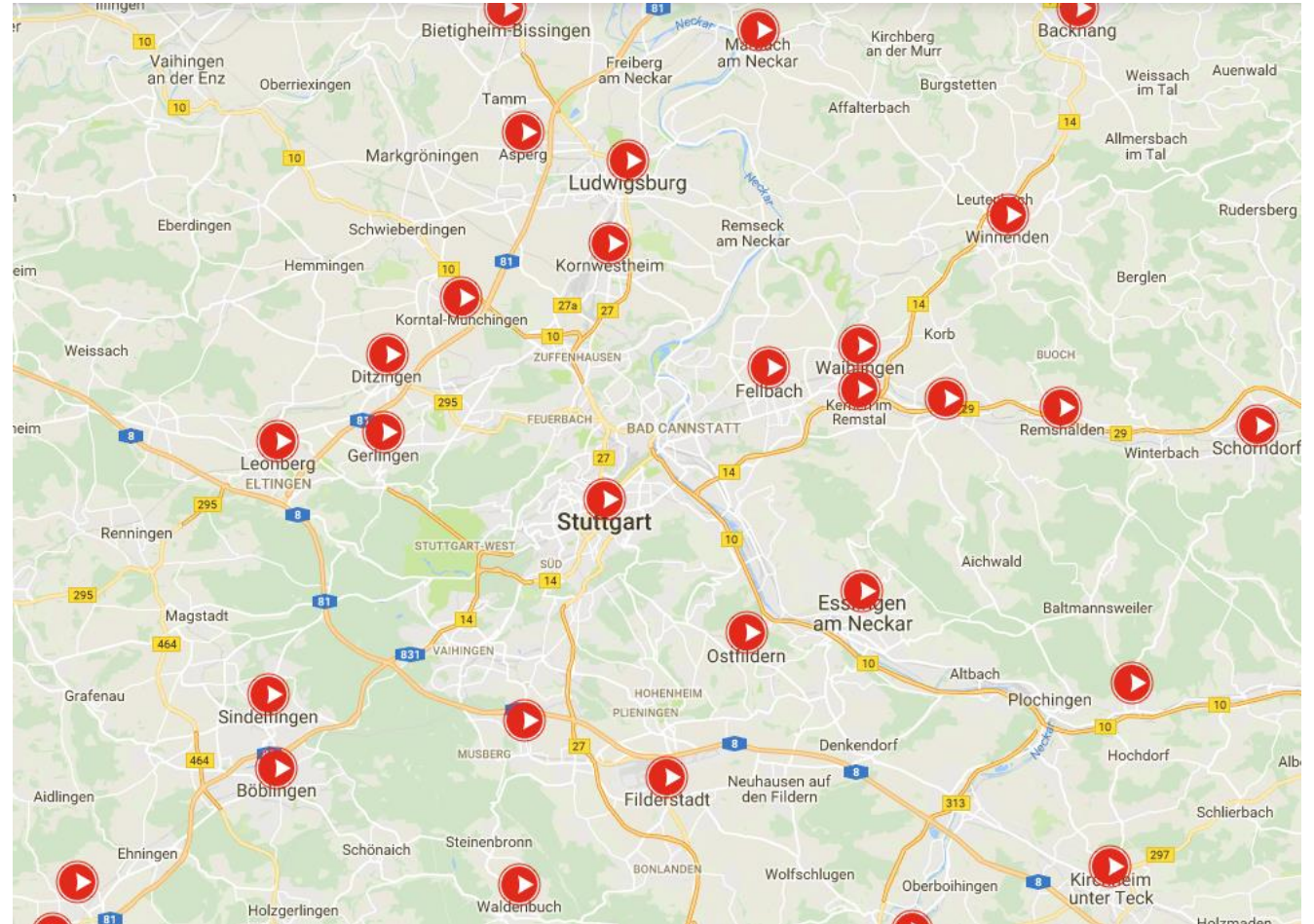
stadtmobil in der Region Stuttgart

stadtmobil Stuttgart AG:

- Anbieter (Fahrzeuge, Buchungssystem)
- Halter des Kundenkontakts
- Fahrzeug-Service ab 5 Fahrzeuge

stadtmobil e.V. (regionaler Verein):

- Erlöse
- Finanzielles Risiko
- Peer-to-peer Marketing vor Ort
- Einweisung Neukund*innen
- Fahrzeug-Service bei < 4 Fahrzeugen



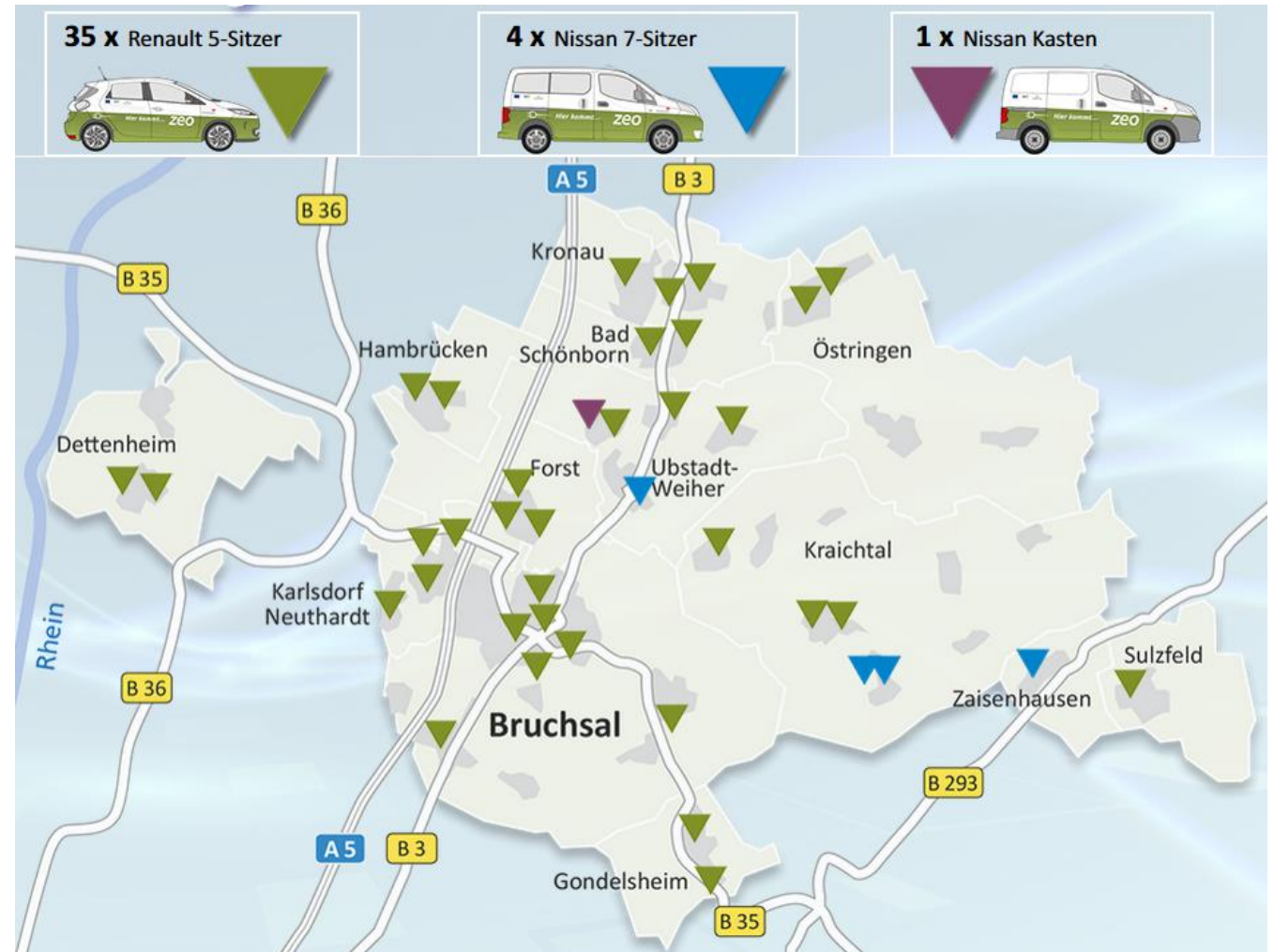
Zeozweifrei im LK Bruchsal

Landkreis Bruchsal:

- Gründung des Firmennetzwerks
- Ladeinfrastruktur
- Einwerben Fördergelder
- Vermarktet Carsharing an Bürger
- Buchungssystem

Firmen in der Region:

- Fahrzeughalter
- Eigene Nutzung bringt Grundauslastung
- Fahrzeug-Service
- Marketing an die Mitarbeiter*innen



E-Carsharing

	E-Anteil in % der Flotte	
	zum 01.01.2022	zum 01.01.2023
Batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride im Carsharing	23,3 %	20,5 %

Batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride **in der Pkw-Flotte national** (Deutschland)

2,1 %

3,9 %

Quelle: KBA

Probleme des E-Carsharing

1. Nutzungsvorbehalte

- Elektrischer Antrieb bei Carsharing-Nutzer*innen nicht bekannt/erprobt/eingeübt
- gefühltes Reichweitenproblem (aber: 86 % der Fahrten sind unter 80 km lang)
- Bei längeren Fahrten reale Planungsaufgabe: Wo ist Zwischenladen möglich?
- Einige Carsharing-Zielgruppen sind nicht Pkw- und Technik-affin – sie meiden E-Carsharing

2. Auslastungsprobleme und mangelnde Wirtschaftlichkeit

- Im E-Carsharing fehlen oft die langen Buchungen – sie erzeugen jedoch die Wirtschaftlichkeit

3. Fehlende Ladeinfrastruktur

- Keine staatliche Förderung für LIS an Carsharing-Stellplätzen (außer in NRW)
- 1:1 Zuordnung von Carsharing-Fahrzeug und Ladepunkt für LIS-Betreiber nicht profitabel
- Hohe Komplexität der Umsetzung (Stellplatz einrichten, Netzanschluss herstellen, Ladepunkte organisieren)

Carsharing im ländlichen Raum – vor allem ein Marketingproblem

Wann funktioniert Carsharing im ländlichen Raum?

Eigentlich immer ...

... wenn es genügend Haushalte gibt, die das Angebot regelmäßig nutzen.

Und woran scheitert Carsharing im ländlichen Raum am häufigsten?

Jemand hat einfach Carsharing-Fahrzeuge aufgestellt und dann gewartet, was passiert.



www.carsharing.de



info@carsharing.de



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

