



Jahresbericht

Carsharing in Deutschland 2024/2025

Liebe Leser*innen,

Carsharing reduziert Autoverkehr, spart Fläche und senkt Emissionen – und wirkt bereits heute, in rund 1.400 Städten und Gemeinden in Deutschland. Die Zahl der Haushalte, in denen Carsharing genutzt wird, steigt. Was lange als Nischenangebot galt, ist heute für über fünf Millionen Kund*innen eine verlässliche Alternative zum eigenen Auto und ein essenzieller Baustein nachhaltiger Mobilität.

Die Wirkung des Carsharing ist messbar: Ein Carsharing-Fahrzeug der im Bundesverband Carsharing e.V. (bcs) organisierten Anbieter ersetzt im Durchschnitt 10,7 private Pkw. Mit dem bcs-Evaluationsstandard liegt ein Instrument vor, das diesen und andere Effekte transparent macht – als Grundlage für Planung, Förderung und politische Entscheidungen.

Doch der weitere Ausbau des Carsharing steht vor Herausforderungen. Der flächendeckende Ausbau von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum wird ausgebremst durch komplizierte Ausschreibungen und mangelnde Koordination zwischen staatlichen und privatwirtschaftlichen Akteuren. Die weitere Elektrifizierung der Carsharing-Flotte verlangsamt sich, weil an den Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum die Netzanschlüsse fehlen. Bei der digitalen Integration der Mobilitätsbranche regiert oft teure Ideologie, wo Pragmatismus und Konzentration auf den Nutzen für Bürgerinnen und Bürger angebracht wären.

Deutschland ist weltweit Vorreiter im Carsharing – doch die Rahmenbedingungen bremsen die schnelle Weiterentwicklung der Branche. Damit Carsharing sein volles Potenzial für Verkehrsentlastung, Klimaschutz und bezahlbare Mobilität entfalten kann, braucht es eine gezielte Verbesserung der Rahmenbedingungen durch die Bundespolitik: Ein Neuanlauf beim Mobilitätsdatengesetz könnte die Förderung von Multimodalität und den Schutz von Geschäftsmodellen der nachhaltigen Mobilitätswirtschaft miteinander versöhnen. Ein digitaler Führerschein könnte heutige Einstiegshürden ins Carsharing deutlich absenken. Eine Gleichstellung von Pkw-Besitz und Pkw-Sharing bei Fördermaßnahmen für den Hochlauf der E-Mobilität könnte unser Mobilitätssystem sozial inklusiver machen und den Wirtschaftsstandort Deutschland stärken.

Der Bundesverband Carsharing setzt sich dafür ein, dass Carsharing als integraler Bestandteil eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems anerkannt und entsprechend gefördert wird – weil das Carsharing ökologisch sinnvoll und wirtschaftlich tragfähig ist.

Wir danken allen Mitgliedern, Partner*innen und politischen Akteur*innen, die uns auf diesem Weg unterstützen – und laden Sie ein, auf den folgenden Seiten mehr darüber zu erfahren, wie Carsharing wirkt, wächst und weiterentwickelt wird.

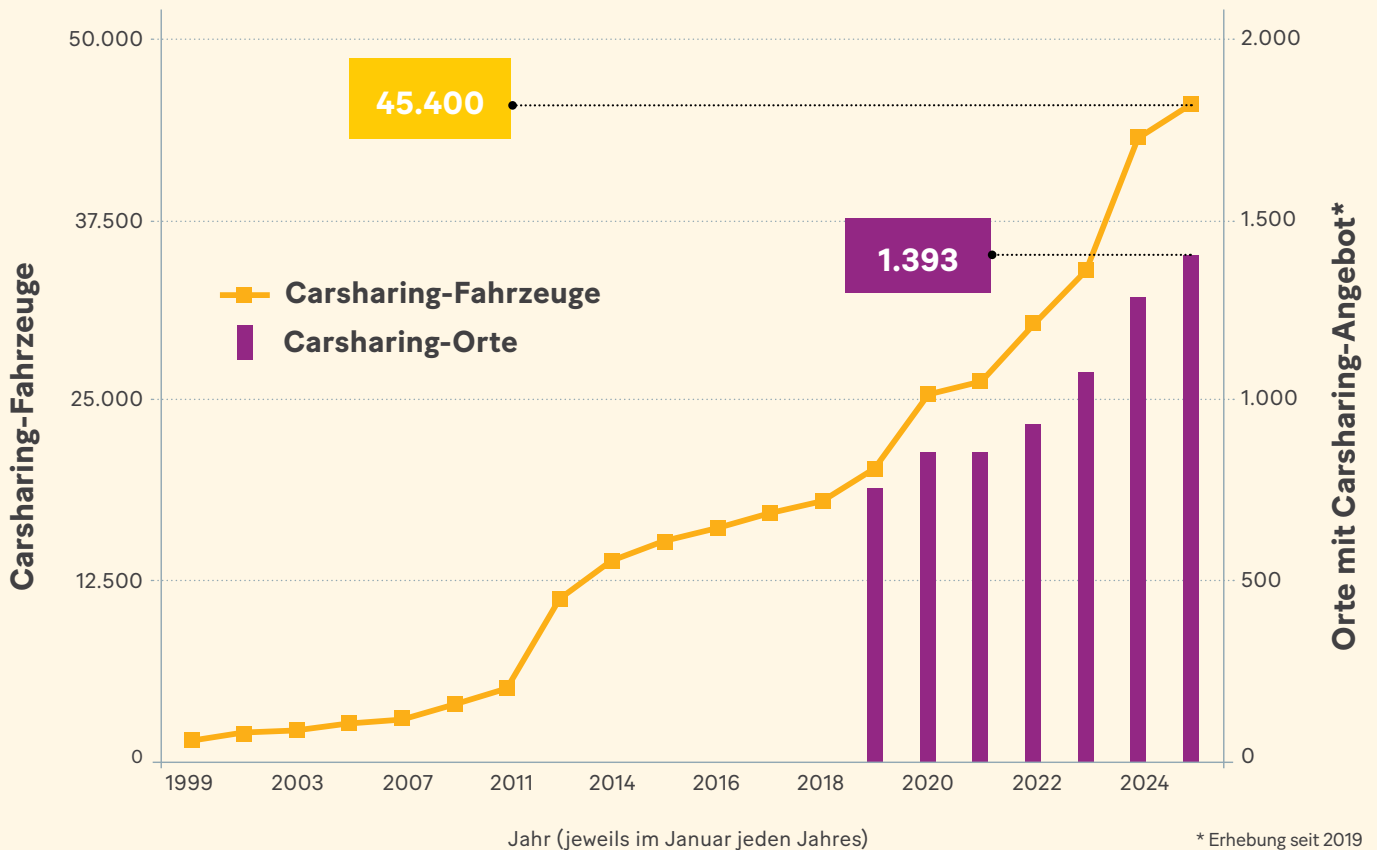
Gunnar Nehrke, Geschäftsführer Bundesverband Carsharing e.V.

Carsharing in Zahlen

Die deutschen Carsharing-Anbieter wachsen seit Jahren kontinuierlich. Das betrifft sowohl die Zahl der Kund*innen, als auch die Zahl der Fahrzeuge, die Zahl

der Orte mit einem Carsharing-Angebot und die Versorgungsdichte in diesen Orten.

Marktentwicklung



Im Januar 2025 stellen 297 Carsharing-Anbieter in Deutschland in 1.393 Gemeinden 45.400 Carsharing-Fahrzeuge bereit. Die Zahl der Carsharing-Fahr-

zeuge steigt damit im Vergleich zum Vorjahr um 5,3 Prozent. Die Zahl der Orte mit einem Carsharing-Angebot steigt im selben Zeitraum um 8,4 Prozent.

Marktsegmente

Der Carsharing-Markt in Deutschland unterteilt sich in zwei Segmente: stationsbasiertes Carsharing und kombinierte Carsharing-Systeme einerseits sowie reines free-floating Carsharing andererseits. Im Marktsegment „Stationsbasiertes Carsharing und kombinierte Systeme“ stehen 18.000 Fahrzeuge zur Verfügung. Die Zahl der Fahrzeuge steigt im Vergleich zum Vorjahr um 7,4 Prozent. 1.400 dieser Fahrzeuge sind free-floating Fahrzeuge in kombi-

nierten Carsharing-Systemen, die übrigen Fahrzeuge werden stationsbasiert bereitgestellt. Im Marktsegment „Free-floating Carsharing“ stehen 27.400 Fahrzeuge zur Verfügung. Die Zahl der Fahrzeuge steigt im Vergleich zum Vorjahr um 4 Prozent.

Stationsbasierte und kombinierte Carsharing-Angebote leisten die Carsharing-Versorgung in der Fläche. Sie sind in 1.385 Städten und Gemeinden zu

finden, 114 Orte mehr als im Vorjahr. Reines free-floating Carsharing ist in 44 Städten und Gemeinden präsent. Das Angebot konzentriert sich vor allem in Metropolen wie Berlin, Hamburg und München sowie in den Umlandgemeinden dieser Städte. In den

Gemeinden mit mindestens einem stationsbasierten oder kombinierten Angebot wohnen insgesamt 48,6 Mio. Menschen. In den Gemeinden mit mindestens einem Angebot des free-floating Carsharing wohnen 13,5 Mio. Menschen.

	Stationsbasiertes Carsharing und kombinierte Systeme	Stationsunabhängiges Carsharing (Free-floating)
Anzahl Fahrzeuge	18.000 davon 1.400 free-floating Fahrzeuge in kombinierten Systemen	27.400
Anzahl Anbieter	290	7
Anzahl Carsharing-Orte	1.385 davon 27 Orte mit kombinierten Systemen	44
Anzahl Fahrberechtigte*	875.000	keine Angabe**
E-Quote	20,9%	keine Angabe**

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

**Aufgrund fehlender Kennzahlen einiger Anbieter

Kombiniertes System: stationsbasiertes und free-floating Carsharing aus einer Hand

Alle Zahlen mit Stand Januar 2025

Die größten Anbieter im Marktsegment „Stationsbasiertes Carsharing und kombinierte Carsharing-Systeme“ sind stadtmobil, cambio, teilAuto (Mobility

Center) und book-n-drive. Die größten Anbieter im Marktsegment „Free-floating Carsharing“ sind Miles, Free2move und Sixt share.

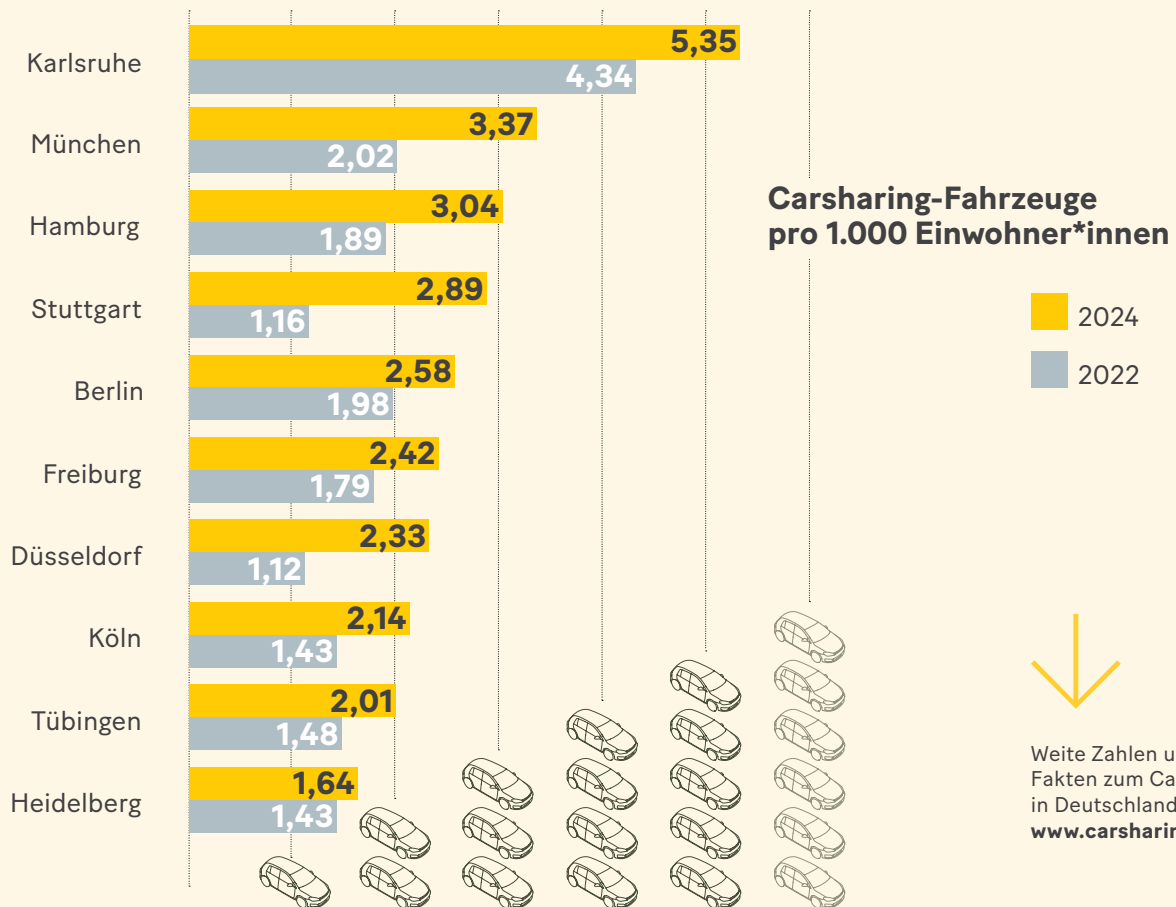
	Anbieter (Anzahl der Fahrzeuge)	Carsharing-Variante
1.	Miles	free-floating
2.	Free2move	free-floating
3.	stadtmobil	kombiniert
4.	cambio	kombiniert
5.	teilAuto (Mobility Center)	kombiniert
6.	Sixt share	free-floating
7.	book-n-drive	kombiniert
8.	Bolt	free-floating
9.	deer	kombiniert
10.	scouter	stationsbasiert

* Kombiniert = stationsbasierte und stationsunabhängige Fahrzeuge aus einer Hand (Kombiniertes Carsharing-System)

Deutschlands Carsharing-Hauptstadt

Karlsruhe ist mit 5,35 Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner*innen mit weitem Abstand auf Platz 1 der Rangliste der Städte mit der besten

Carsharing-Versorgung. München und Hamburg belegen mit 3,37 beziehungsweise 3,04 Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner*innen die Plätze 2 und 3.



↓
Weite Zahlen und Fakten zum Carsharing in Deutschland:
www.carsharing.de

Verbreitung des Carsharing in der Fläche

Carsharing ist in Deutschland längst nicht mehr nur in großen Städten zu finden. Im Januar 2025 gibt es in Deutschland 1.231 Gemeinden mit weniger als 50.000 Einwohner*innen, in denen ein Carsharing-

Angebot existiert. Das sind 104 Orte mehr als im Vorjahr. Die Expansion in kleine Städte und den ländlichen Raum wird fast ausschließlich von stationsbasierten Carsharing-Angeboten geleistet.

Gemeindegroßenklasse	Anzahl Kommunen mit Carsharing-Angebot	Anteil an allen Kommunen
Großstädte (ab 100.000 Einw.)	77	92,8%
50.000 – 99.999 Einw.	85	74,6%
20.000 – 49.999 Einw.	277	53,4%
unter 20.000 Einw.	954	9,5%
Gesamt	1.393	12,9%

Anzahl Kommunen mit Carsharing-Angebot zum Stand 01.01.2025, Anzahl alle Kommunen zum Stand 31.12.2023



Bild: iStock/fstop123

Verkehrsentlastung und Klimaschutz

Carsharing ist ein Instrument zur Lösung von zwei drängenden Herausforderungen unseres Verkehrssystems: dem massiven Flächenverbrauch und den hohen Emissionen des Pkw-Verkehrs.

Senkung des Parkraumbedarfs durch Carsharing

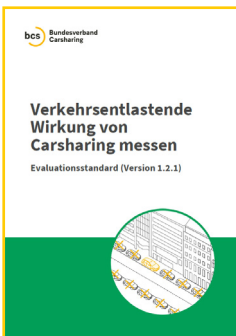
In Haushalten, die auf Carsharing umsteigen, entfällt häufig der Bedarf an einem eigenen Auto. Viele Carsharing-Nutzende schaffen ihren privaten Pkw dauerhaft ab. Da private Pkw durchschnittlich nur etwa eine Stunde pro Tag genutzt werden, lassen sich die Pkw-Nutzungswünsche mehrerer Haushalte auf wenigen Fahrzeugen bündeln. Carsharing reduziert so die Zahl der insgesamt benötigten Pkw und Stellplätze. Messungen zeigen: Ein Carsharing-Fahrzeug der im Bundesverband Carsharing organisierten Anbieter ersetzt durchschnittlich 10,7 private Pkw.

Die höhere Effizienz des Carsharing hat auch eine volkswirtschaftliche Komponente: Den Entlastungseffekt des Carsharing für den öffentlichen Parkraum könnte man auch durch Verlagerung von 10 dort parkenden Pkw in eine Quartiersgarage erzielen. Das würde jedoch mindestens 140.000 Euro kosten, denn der Bau eines Stellplatzes in einer Quartiersgarage kostet zwischen 14.000 und 22.000 Euro. Die Einrichtung eines Carsharing-Stellplatzes im öffentlichen Straßenraum kostet hingegen nur etwa 3.000 Euro. Die Entlastung des öffentlichen Raums durch Carsharing ist demnach für die Allgemeinheit rund fünfzigmal kostengünstiger als die Entlastung durch den Bau von Quartiersgaragen.

Mehr Multimodalität und Klimaschutz durch Carsharing

Autobesitzende Haushalte zahlen für ihren Pkw hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten. Die lohnen sich nur, wenn das Auto auch für viele Wege eingesetzt wird. In Carsharing-Haushalten hingegen fallen Kosten für Pkw-Mobilität nur an, wenn tatsächlich ein Auto eingesetzt wird. Carsharing-Haushalte können dadurch für jeden Weg das am besten geeignete Verkehrsmittel wählen. Davon profitieren die Verkehrsmittel des Umweltverbands. Verkehrswissenschaftliche Studien zeigen: Carsharing-Kund*innen nutzen Autos im Durchschnitt seltener als Autobesitzer*innen, Fahrrad und ÖPNV spielen in ihrem Modal Split eine größere Rolle.

Durch die veränderte Verkehrsmittelwahl der teilnehmenden Haushalte ist Carsharing ein Instrument, um Treibhausgas-Emissionen im Verkehr einzusparen. Je mehr Haushalte Carsharing nutzen, umso größer können die Emissions-Einsparungen im Verkehr sein. Auf Basis einer Abschätzung des Umweltbundesamtes geht der bcs davon aus, dass 400.000 Carsharing-Fahrzeuge in Deutschland einen Einsparungseffekt von bis zu 6,7 Mio. Tonnen CO₂ erzeugen würden. Die Voraussetzung für eine solche Hochskalierung der Nutzung ist eine möglichst flächendeckende Verfügbarkeit von verlässlichen Carsharing-Angeboten für möglichst viele private Haushalte.



Weitere Informationen finden Sie im Fact Sheet „Verkehrsentlastung durch Carsharing“ und im Evaluationsstandard „Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen“ des bcs.
www.carsharing.de

Die Wirkung von Carsharing ist messbar

Die Mitglieder des Bundesverband Carsharing messen bereits seit 2016 die verkehrsentlastende Wirkung ihrer Angebote. Seit 2024 ist in der Satzung des bcs eine Evaluationspflicht für Carsharing-Flotten mit mehr als 100 Fahrzeugen verankert. Zurzeit liegen dem bcs aus 21 Kommunen Messergebnisse zur verkehrsentlastenden Wirkung der im bcs organisierten Carsharing-Angebote vor. Der Datenbestand ist ausreichend groß, um die Wirkung auf den gesamten Fahrzeugbestand der im bcs organisierten Carsharing-Anbieter hochzurechnen. Demnach haben die 15.500 Fahrzeuge der bcs-Mitglieder zur Abschaffung von 110.000 privaten Pkw und zur Vermeidung von 56.000 Neuanschaffungen geführt. Ohne die Carsharing-Angebote der bcs-Mitglieder gäbe es in Deutschland 166.000 zusätzliche Pkw – mit einem geschätzten Platzbedarf von 1,6 Mio. m² Parkfläche. Müsste diese Fläche vollständig durch neue Tief- oder Quartiersgaragen bereitgestellt werden, entstünden Baukosten von mindestens 2,1 Milliarden Euro. Die Carsharing-Angebote der bcs-Mitglieder führen durch das veränderte Mobilitätsverhalten der Nutzenden zu einer CO₂-Einsparung von 140.000 bis 260.000 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr.



Bild: iStock/Wavebreakmedia

Carsharing ermöglicht mehr Teilhabe an Pkw-Mobilität

Für viele Haushalte ist Carsharing die preiswertere Alternative zum eigenen Auto. Denn während beim eigenen Pkw zunächst ein hoher Anschaffungspreis und dann hohe laufende Kosten durch Versicherung, Kfz-Steuer, TÜV und den Wertverlust anfallen, zahlt man beim Carsharing nur für die tatsächliche Nutzung.

Bis zu einer Jahresfahrleistung von rund 12.500 Kilometern ist ein durchschnittliches Carsharing-Angebot in Deutschland günstiger als ein eigenes Auto. Der günstigste vom bcs identifizierte Carsharing-Tarif bleibt sogar bis zu einer jährlichen Fahrleistung von 17.500 Kilometern günstiger als der private Pkw.

Da einkommensschwache Haushalte seltener einen Pkw besitzen und im Durchschnitt geringere Pkw-Fahrleistungen haben, profitieren sie vom Kostenvorteil des Carsharing besonders. Carsharing ist deshalb auch ein wichtiges Instrument, um die Teilhabe an Pkw-Mobilität für Geringverdiener zu verbessern.



Bild: Bundesverband Carsharing e.V.

Forderungen der Carsharing-Branche an die Bundesregierung

Deutschland ist weltweit Vorreiter im Carsharing – doch die politischen Rahmenbedingungen bremsen die schnelle Weiterentwicklung der Branche. Damit Carsharing sein volles Potenzial für Verkehrsentlastung, Klimaschutz und bezahlbare Mobilität entfalten kann, braucht es gezielte Unterstützung durch die Bundespolitik. Der Bundesverband Carsharing fordert von der Bundesregierung vier Maßnahmen:

1. Mobilitätsdatengesetz sachgerecht gestalten

Ein ausgewogenes Mobilitätsdatengesetz muss notwendige Datenbereitstellungspflichten mit dem Schutz der Wettbewerbsfähigkeit der nachhaltigen Mobilitätswirtschaft in Einklang bringen. Der Bundesverband Carsharing hat hierzu konkrete Verbesserungsvorschläge unterbreitet. Ein Mobilitätsdatengesetz, das die Förderung von Multimodalität,

die Unterstützung der staatlichen Aufgabenerfüllung und den Schutz von Geschäftsmodellen miteinander versöhnt, ist möglich.

2. Förderkonzept für Carsharing-Ladeinfrastruktur entwickeln

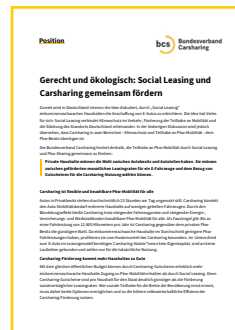
Der Bund muss ergänzend zur Förderung der Ladeinfrastruktur für private Pkw ein Förderkonzept für Ladeinfrastruktur an Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum vorlegen. Ladepunkte für öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote müssen genauso förderfähig werden, wie öffentliche Ladepunkte es heute schon sind.

3. Digitalen Führerschein einführen und Erprobung teleoperierter Fahrzeuge erleichtern

Ein digitaler Führerschein muss eingeführt werden, um den Einstieg ins Carsharing zu erleichtern. Die Erprobung teleoperierter Fahrzeuge muss für Carsharing-Anbieter vereinfacht werden, denn teleoperierte Fahrzeuge können das Einzugsgebiet von Carsharing-Angeboten im ländlichen Raum deutlich vergrößern.

4. Gleichstellung von Carsharing und privatem Pkw bei Fördermaßnahmen

Bürgerinnen und Bürger sollen frei wählen können, ob sie ein Auto besitzen oder teilen wollen. Fördermaßnahmen, die Mobilitätskosten senken oder die Teilhabe an Pkw-Mobilität erleichtern, dürfen nicht nur Autobesitzenden zugutekommen, sie müssen auch Nutzende geteilter Pkw-Mobilität berücksichtigen. Kaufprämien oder Social-Leasing-Angebote müssen durch Einstiegsprämien oder Gutscheine für Carsharing ergänzt werden. Alle Anreize zur Beschaffung von E-Fahrzeugen für Unternehmen müssen auch für Carsharing-Anbieter gelten.



Weitere Informationen finden Sie im Positionspapier „Deutschlands Spitzenposition im Zukunftsmarkt Carsharing stärken“ sowie im Positionspapier „Gerecht und ökologisch: Social Leasing und Carsharing gemeinsam fördern“ des bcs. www.carsharing.de



Bild: Bundesverband Carsharing e.V.

Best Practice für die kommunale Carsharing-Förderung

Der Bundesverband Carsharing berät seit vielen Jahren Kommunen bei der Erstellung von Carsharing-Strategien und Carsharing-Förderkonzepten sowie bei der Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum. Aus unseren Beratungsprojekten haben wir gelernt: Das ideale Carsharing-Angebot ist verkehrsentlastend, bei den Kund*innen beliebt und ohne staatliche Zuschüsse langfristig eigenwirtschaftlich tragfähig. Carsharing-Angebote können alle drei Ziele gleichzeitig erreichen.

Kommunen, die Carsharing-Angebote effektiv fördern wollen, sollten die folgenden Handlungsempfehlungen beachten:

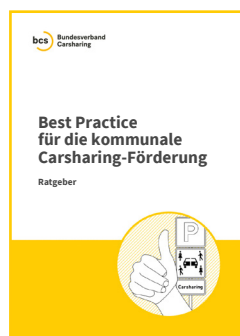
- Kommunen und Carsharing-Anbieter vor Ort müssen im kontinuierlichen Austausch miteinander sein. Dort, wo das nicht der Fall ist, sind kommunale Carsharing-Konzepte oft realitätsfern und Anforderungen in Stellplatz-Ausschreibungen sind zu komplex oder eigenwirtschaftlich nicht erbringbar.

- In verdichteten urbanen Gebieten kann es sowohl stationsbasiertes Carsharing als auch free-floating Carsharing geben. Ideal ist ein Produktmix, bei dem ein Netz stationsbasierter Carsharing-Angebote durch free-floating Fahrzeuge ergänzt wird. In kleineren Städten, an der städtischen Peripherie und im ländlichen Raum lässt sich in der Regel nur stationsbasiertes Carsharing erfolgreich etablieren.
- Ein dichtes Netz von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum bildet die Basis für eine flächendeckende Versorgung. Die Stationen haben ein maximales Einzugsgebiet von 400 Metern, liegen vorwiegend in Wohnstraßen und haben in der Regel zwei bis vier Stellplätze. Wenn free-floating Carsharing vor Ort angeboten wird, können nicht fest zugeordnete Stellplätze dieses Angebots in die Stationen integriert sein. Diese Grundversorgung kann ergänzt werden mit größeren Mobilstationen an Verkehrsknotenpunkten und Haltepunkten des ÖPNV sowie öffentlich zugänglichen Carsharing-Stationen in Neubauten.
- Der flächendeckende Ausbau des Carsharing-Angebots beginnt in nachfragestarken A-Lagen und arbeitet sich dann zu nachfrageschwachen B-Lagen vor. Das Verhältnis von A- zu B-Lagen beträgt mindestens 5:1, um die betriebswirtschaftliche Balance zu sichern.
- Der Carsharing-Ausbau konzentriert sich zunächst auf Gebiete, in denen Bewohner*innen für den Weg zu Arbeit oder Ausbildung den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen können. Carsharing-Angebote abseits solcher Gebiete sind möglich, aber verkehrspolitisch nicht vordringlich.
- Um das maximale Potenzial des Carsharing für Verkehrsentlastung und Klimaschutz zu erschließen, setzt die Kommune klare Prioritäten: Der flächendeckende Ausbau des Carsharing kommt zuerst, die Elektrifizierung und die digitale Integration in Mobility-as-a-Service-Apps erfolgen anschließend.



Beratungsangebote des Bundesverband Carsharing

Unsere Erfahrungen aus Beratungsprojekten haben wir in mehreren Publikationen aufbereitet:



Unser Ratgeber „Best Practice für die kommunale Carsharing-Förderung“ beschreibt die strategischen Leitlinien und Erfolgsfaktoren für die Umsetzung.



Unser Leitfaden für die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum erläutert die gesetzlichen Grundlagen und beschreibt im Detail alle Schritte der Umsetzung.



Unsere Muster-Bekanntmachung für ein Zuteilungsverfahren von Carsharing-Stellplätzen bietet gesammelt alle Dokumente, die eine Kommune braucht, um ein möglichst einfaches und rechtssicheres Verfahren durchzuführen.

Der Bundesverband Carsharing bietet darüber hinaus persönliche Beratung für Kommunen jeder Größe an. Wir beraten zu allen Schritten der kommunalen Carsharing-Förderung vom Konzept bis zur Stellplatz-Ausschreibung.

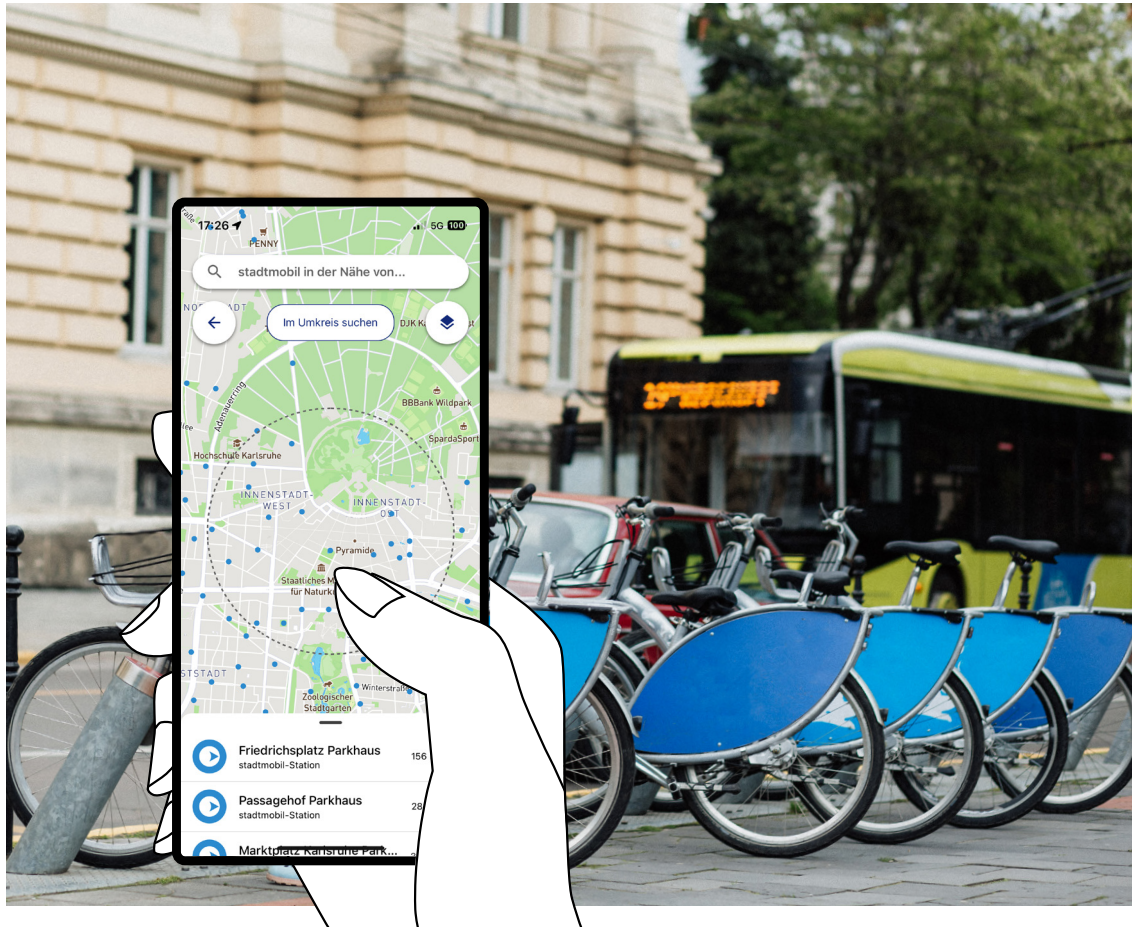


Bild: Bundesverband Carsharing e.V. / iStock/Nazar Rybak

Carsharing und Mobility-as-a-Service

Mobility-as-a-Service (MaaS) ist die Integration verschiedener Mobilitätsangebote in eine digitale Anwendung. Carsharing ist heute schon in zahlreiche MaaS-Apps eingebunden. Anfang des Jahres 2025 zählte der Bundesverband Carsharing in Deutschland 30 Kooperationen zwischen Carsharing-Anbietern und Anbietern von MaaS-Apps.

MaaS-Apps werden von vielen Expert*innen als verkehrspolitisches Instrument angesehen, um die Nutzung multimodaler Mobilität zu fördern. Ob diese Wirkung tatsächlich eintritt, ist bisher unklar. Das Umweltbundesamt stellt im Jahr 2024 in einer Überblicksstudie fest, dass für die Beurteilung der Wirkung von MaaS-Apps bisher keine belastbaren empirischen Daten vorliegen.

Carsharing-Kund*innen nutzen MaaS-Apps kaum

Eine Studie, die der Bundesverband Carsharing Mitte 2024 in mehreren MaaS-Kooperationen durchgeführt hat, zeigt: Durchschnittlich werden nur 0,17 Prozent aller Carsharing-

Buchungen der beteiligten Anbieter über MaaS-Apps abgewickelt. Nutzende buchten demnach Carsharing-Fahrzeuge fast ausschließlich über die Apps der Anbieter.

Zahlen zur multimodalen Vermittlungsleistung der MaaS-App „switch“ aus dem Jahr 2022 deuten darauf hin, dass die geringe Leistung der MaaS-Apps nicht nur das Carsharing betrifft. Nach einer Analyse der Hamburger Hochbahn entfiel im Zeitraum Oktober 2020 bis November 2021 jeweils nur ein Prozent der von Nutzenden ausgelösten Transaktionen in der MaaS-App auf Carsharing und On-Demand-Verkehre, zwei Prozent auf E-Scooter. Die übrigen 96 Prozent der Transaktionen entfielen auf Ticketverkäufe des ÖPNV. Das zeigt: Multimodale Vermittlung über die „switch“-App fand kaum statt, eine nennenswerte Vertriebsleistung wurde nur im Kerngeschäft des betreibenden ÖPNV-Unternehmens erzielt.

MaaS-Apps erzeugen hohe Kosten

Die Umsetzung und der Betrieb von MaaS-Apps sind mit hohen Kosten verbunden. Aufseiten der App-Betreiber liegen die Entwicklungskosten zwischen einer halben und mehreren Millionen Euro, je nach Funktionsumfang, Neuentwicklungsbedarf und Integrationsart. Auch für Carsharing-Anbieter fallen für die Integration in MaaS-Apps zum Teil erhebliche Kosten an. Das gilt insbesondere dann, wenn dafür Schnittstellen neu entwickelt oder bestehende Schnittstellen angepasst werden müssen.

Den hohen Kosten stehen kaum Einnahmen gegenüber. Die multimodale Vertriebsleistung ist zu gering, um den beteiligten Carsharing-Anbietern Provisionen abverlangen zu können. Die App für Nutzende kostenpflichtig zu machen, würde ihre Vermittlungsleistung weiter beeinträchtigen. Kommunen und Mobilitätsanbieter müssen MaaS-Apps deshalb möglichst kostengünstig realisieren.

Best Practice: Die flache Vollintegration

Carsharing ist ein wichtiger Bestandteil multimodaler Mobilität, es wird im Alltag jedoch nur sehr selten als Teilstück einer längeren Reise genutzt, etwa in Kombination mit Bahn oder Bus. Daher ist es zwar wichtig, Carsharing im Kontext aller Mobilitätsangebote in einer MaaS-App darzustellen. Eine integrierte Reiseplanung, Buchung und Nutzung in der MaaS-App haben hingegen in Bezug auf das Carsharing wenig Mehrwert. Für die Integration von Carsharing in MaaS-Apps ist daher die flache Vollintegration als Best Practice anzusehen.

Bei der flachen Vollintegration werden die Auskunftsinformationen der Carsharing-Angebote in der MaaS-App dargestellt. Für Buchung, Nutzung und Bezahlung erfolgt per sogenanntem „Deep-Link“ der direkte Übergang in die App des Carsharing-Anbieters. Bereits registrierte Nutzende gelangen über den Deep-Link ohne Umwege direkt zur Buchungsmaske, neue Nutzende werden zur Registrierung weitergeleitet. Einige Carsharing-Buchungssysteme sind in der Lage, sich dem Design der jeweiligen MaaS-App anzupassen, sodass der Systemwechsel optisch kaum auffällt. Die flache Vollintegration hat mehrere Vorteile:

- **Optimaler Komfort:** Carsharing ist die komplexeste unter den Sharing-Dienstleistungen. MaaS-Apps können diese Komplexität oft nicht abbilden und beschränken sich dann auf Grundfunktionen. Carsharing-Apps bieten den vollen Funktionsumfang.

- Geringe Komplexität und niedrige Kosten: Der Verzicht auf die Abbildung der gesamten Customer-Journey des Carsharing in der MaaS-App reduziert die Kosten der Umsetzung und des Betriebs in der MaaS-App deutlich.
- Immer auf dem neuesten Stand: Carsharing-Apps unterliegen schnellen Innovationszyklen. Eine kontinuierliche Anpassung der MaaS-App ist häufig nicht möglich, weil dafür die nötigen finanziellen Ressourcen beim MaaS-Betreiber fehlen. Durch den Absprung in die spezialisierte Carsharing-App landen alle Nutzenden dort, wo der Service am besten ist.



Weitere Informationen finden Sie im Fact Sheet „Carsharing und Mobility as a Service“ des bcs. www.carsharing.de



Bild: Bundesverband Carsharing e.V.

Der Ausbau des E-Carsharing braucht öffentlich finanzierte Netzanschlüsse

Carsharing-Anbieter treiben die Verkehrswende voran. Zum 1. Januar 2025 waren 20,9 Prozent der Fahrzeuge im stationsbasierten und kombinierten Carsharing batterieelektrisch unterwegs – deutlich mehr als der bundesweite Anteil rein elektrischer Pkw von 3,3 Prozent. Doch der weitere Ausbau elektrischer Carsharing-Angebote stößt zunehmend an Grenzen. Den Aufbau der nötigen Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum können die Anbieter nicht schultern. Wenn die neue Bundesregierung Elektromobilität gezielt voranbringen will, muss sie auch Carsharing in die Förderung der Ladeinfrastruktur einbeziehen.

Netzanschlüsse im öffentlichen Raum fehlen

Auf privaten Flächen lässt sich die Elektrifizierung des Carsharing gut umsetzen. Im öffentlichen Raum ist es hingegen schwierig, denn dort können die Carsharing-Anbieter nur in sehr begrenztem Umfang Ladepunkte selbst aufbauen. Der Grund: Die Herstellung eines Netzanschlusses auf öffentlichem Grund ist für Carsharing-Anbieter wirtschaftlich nicht darstellbar. Die notwendigen Tiefbauarbeiten verursachen hohe Kosten, die ein erhebliches Investitionsrisiko darstellen. Gleichzeitig ist die Sondernutzung öffentlicher Stellplätze für das Carsharing befristet. Die Carsharing-Anbieter können daher diese Standorte nicht langfristig entwickeln und so dafür sorgen, dass die erheblichen Investitionen sich rechnen.

Der Bund muss Förderimpulse setzen

Einzelne Städte wie Bremen oder Stuttgart fördern aktiv die Elektrifizierung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum. Auch das Land Nordrhein-Westfalen setzt hier positive Impulse. Auf Bundesebene hingegen gab es bislang keine Förderung von Ladeinfrastruktur für das Carsharing. Bestehende Förderprogramme zur Ladeinfrastruktur könnten mit wenigen Anpassungen auch für geteilte Mobilitätsangebote geöffnet werden und so mehr Personen den Zugang zu E-Mobilität ermöglichen.

Der Bundesverband Carsharing schlägt vor, neben öffentlichen Ladepunkten ebenfalls Ladepunkte für öffentlich zugängliche Mobilitätsdienste wie Carsharing und Taxi förderfähig zu machen. Um die Umsetzung solcher Ladepunkte für Ladesäulenbetreiber attraktiv zu machen, müssen konkret Lade-Hubs im urbanen Raum gefördert werden, die sowohl Ladepunkte für Carsharing-Fahrzeuge als auch Ladepunkte für die Allgemeinheit beinhalten. Ein solches Mischkonzept ist für Ladesäulenbetreiber rentabel, fördert die weitere Elektrifizierung der Carsharing-Flotten und vergrößert zugleich die Zahl der Lademöglichkeiten für Pkw-besitzende Haushalte, die in urbanen Lagen oft keine privaten Lademöglichkeiten haben.

