Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 18 / 640**

18. Wahlperiode **2.10.2026**

Antrag

des Abg. Artur Eichin u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Mobilität in Stadt und Land weiter stärken: Carsharing in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sich die Zahl der Carsharing-Fahrzeuge und Carsharing-Standorte in Baden-Württemberg seit der Beantwortung des Antrags Drucksache 17/7781 entwickelt hat, möglichst aufgeschlüsselt nach Stadt- und Landkreisen sowie nach stationsbasierten, kombinierten und stationsunabhängigen Angeboten;

2. in wie vielen Städten und Gemeinden Baden-Württembergs derzeit Carsharing-Angebote bestehen (unter Darstellung der Entwicklung in deren räumliche Verteilung insbesondere in kleineren Städten, Gemeinden und ländlichen Räumen seit 2024);

3. wie sie den bisherigen Umsetzungsstand der Carsharing-Strategie 2030 bewertet, insbesondere hinsichtlich der Entwicklung der Zahl der Carsharing-Fahrzeuge und Carsharing-Nutzenden sowie der zunehmenden Verbreitung von Angeboten außerhalb der größeren Städte;

4. welche Kooperationen es nach ihrer Kenntnis zwischen Verkehrsverbünden und Carsharing-Anbietern in Baden-Württemberg gibt, die es Inhabern von ÖPNV-Zeitkarten (Monats- oder Jahreskarten, Deutschland-Ticket etc.) ermöglichen, Carsharing zu nutzen, und wie das Land den Ausbau solcher Angebote unterstützen will;

5. ob sie den regelmäßigen Austausch zwischen verschiedenen Carsharing-Anbietern in ganz Baden-Württemberg weiterhin unterstützen wird, insbesondere mit dem Ziel, Kooperationen zwischen den Anbietern zu fördern;

6. ob sie die Notwendigkeit einer anbieterunabhängigen IT-Plattform (für Buchungen etc.) sieht und die Entwicklung einer solchen unterstützen wird;

Eingegangen: 2.10.2026 / Ausgegeben: 20.11.2026

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

7. welche Ergebnisse die 2025 aufgelegte Förderung vollelektrischer Carsharing-Fahrzeuge erbracht hat (unter Darstellung der Anzahl der geförderten Fahrzeuge und Standorte, der regionalen Verteilung der geförderten Standorte, der dadurch neu erschlossenen Städte und Gemeinden sowie der Nutzung der geförderten Fahrzeuge);

8. welchen Beitrag Carsharing nach ihrer Einschätzung zur Erweiterung des Mobilitätsangebots im städtischen wie in ländlichen Räumen leisten kann, insbesondere welche Bedeutung dabei stationsbasierte Angebote als Ergänzung zu Bus, Bahn und Fahrrad sowie für die Verringerung des Bedarfs an privaten Zweit- oder Drittwagen haben;

9. welche Erkenntnisse ihr über die Wirkung von Carsharing auf den privaten Pkw-Besitz, den Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs sowie das Mobilitätsverhalten der Nutzerinnen und Nutzer in Baden-Württemberg vorliegen;

10. wie sich der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge an der Carsharing-Flotte in Baden-Württemberg seit 2024 entwickelt hat und welchen Beitrag die weitere Elektrifizierung von Carsharing-Flotten nach ihrer Einschätzung zum Hochlauf der Elektromobilität und zur klimaverträglichen Mobilität im Land leisten kann;

11. welche Bedeutung sie der Bereitstellung gut erreichbarer Carsharing-Stellplätze für die weitere Verbreitung der Angebote beimisst, unter Darstellung, wie das Land die Kommunen bei der Bereitstellung geeigneter Flächen unterstützen will;

12. welche Potenziale sie in der stärkeren Einbindung von Carsharing in Mobilitätsstationen, an Bahnhöfen und ÖPNV-Verknüpfungspunkten sieht, insbesondere mit Blick auf den Beitrag, den solche Angebote im ländlichen Raum für eine durchgängige Mobilität auch ohne eigenen Pkw leisten können;

13. welche Bedeutung Kooperationen mehrerer Kommunen für den Aufbau gemeindeübergreifender Carsharing-Netze insbesondere im ländlichen Raum haben (unter Darstellung, welche entsprechenden Modelle in Baden-Württemberg bereits bestehen oder entwickelt werden);

14. welche Bedeutung sie Investitions- und Anschubförderungen für den Aufbau zusätzlicher Carsharing-Angebote insbesondere in kleineren Städten und Gemeinden beimisst (unter Darstellung, welche Erkenntnisse aus der Förderung des Jahres 2025 für die Ausgestaltung künftiger Fördermaßnahmen gewonnen werden können;

15. welche weiteren Maßnahmen sie in dieser Legislaturperiode plant, um Carsharing als Bestandteil eines vernetzten Mobilitätsangebots weiterzuentwickeln und zusätzliche Angebote insbesondere in bislang schwächer versorgten Räumen zu ermöglichen.

2.10.2026

Eichin, Gericke, Hentschel, Joukov, Katzenstein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Baden-Württemberg hat mit der Carsharing-Strategie 2030 einen Rahmen für den weiteren Ausbau des Carsharings geschaffen. Seit der parlamentarischen Befassung in Drucksache 17/7781 wurden weitere Maßnahmen umgesetzt.

Die bundesweite Entwicklung unterstreicht das Potenzial eines weiteren Ausbaus. Nach Angaben des Bundesverbands Carsharing bestand Anfang 2026 bereits in 1 490 Städten und Gemeinden ein Carsharing-Angebot. Die Ausbreitung in der Fläche wird vor allem durch stationsbasierte und kombinierte Angebote getragen. Nach Erhebungen des Verbands ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug der angeschlossenen Anbieter durchschnittlich 10,7 private Pkw. Zugleich liegt der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge im stationsbasierten und kombinierten Carsharing deutlich über dem Anteil am gesamten Pkw-Bestand. Somit leistet Carsharing einen Beitrag zu steigender Akzeptanz von E-Mobilität und zum weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Gerade im ländlichen Raum kann Carsharing Bus, Bahn und Fahrrad um individuelle Fahrtmöglichkeiten ergänzen und den Verzicht auf einen Zweit- oder Drittwagen erleichtern. Investitionen in neue Standorte können dazu beitragen, zunächst ein verlässliches Angebot aufzubauen, aus dem mit steigender Nutzung dauerhaft tragfähige Strukturen entstehen. Damit verbindet Carsharing individuelle Mobilität mit einer effizienteren Nutzung von Fahrzeugen und Flächen und unterstützt zugleich die Elektrifizierung des Verkehrs.

Der grün-schwarze Koalitionsvertrag „Aus Verantwortung fürs Land – Gemeinsam stark in stürmischen Zeiten“ für die 18. Legislaturperiode sieht die weitere Unterstützung von Sharing-Angeboten, deren Einbindung in Mobilitätsstationen sowie die Unterstützung der Kommunen bei der Bereitstellung geeigneter Stellflächen vor. Der Antrag soll vor diesem Hintergrund die Entwicklung seit Drucksache 17/7781, die Wirkung der bisherigen Förderung und die Perspektiven für den weiteren Ausbau des Carsharings in Baden-Württemberg darstellen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 16. November 2026 Nr. VM5-0141.5-38/16/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. *wie sich die Zahl der Carsharing-Fahrzeuge und Carsharing-Standorte in Baden-Württemberg seit der Beantwortung des Antrags Drucksache 17/7781 entwickelt hat, möglichst aufgeschlüsselt nach Stadt- und Landkreisen sowie nach stationsbasierten, kombinierten und stationsunabhängigen Angeboten;*

2. *in wie vielen Städten und Gemeinden Baden-Württembergs derzeit Carsharing-Angebote bestehen (unter Darstellung der Entwicklung in deren räumliche Verteilung insbesondere in kleineren Städten, Gemeinden und ländlichen Räumen seit 2024);*

Zu den Ziffern 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Befragung des Bundesverband Carsharing e. V. (bcs) findet alle zwei Jahre statt. Das Monitoring von 2026 wird voraussichtlich im 1. Quartal 2027 veröffentlicht. Insofern können zum jetzigen Zeitpunkt keine veränderten Daten im Vergleich zur

Drucksache 17/7781 mitgeteilt werden. Mit Karlsruhe, Stuttgart, Freiburg, Tübingen und Heidelberg sind demnach 5 Städte im TOP-10-Ranking. Mit 5,35 Fahrzeugen je 1 000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Karlsruhe weiterhin die sogenannte „Bundescarsharinghauptstadt". 28 Prozent der Kommunen in Baden-Württemberg mit weniger als 20 000 Einwohnerinnen und Einwohnern verfügen über mindestens ein Carsharing-Angebot. Unter den Kommunen mit 20 000 bis 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern sind es ganze 80 Prozent. In 500 Städten beziehungsweise Orten in Baden-Württemberg besteht mindestens ein Carsharing-Angebot.

Die aktuellsten Daten aus der Befragung 2024 wurden trennscharf auf Baden-Württemberg von der KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH (KEA-BW) ausgewertet und in einem Statusbericht veröffentlicht: *https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/statusbericht-nachhaltige-mobilitaet/carsharing.*

3. wie sie den bisherigen Umsetzungsstand der Carsharing-Strategie 2030 bewertet, insbesondere hinsichtlich der Entwicklung der Zahl der Carsharing-Fahrzeuge und Carsharing-Nutzenden sowie der zunehmenden Verbreitung von Angeboten außerhalb der größeren Städte;

10. wie sich der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge an der Carsharing-Flotte in Baden-Württemberg seit 2024 entwickelt hat und welchen Beitrag die weitere Elektrifizierung von Carsharing-Flotten nach ihrer Einschätzung zum Hochlauf der Elektromobilität und zur klimaverträglichen Mobilität im Land leisten kann;

Zu den Ziffern 3 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Im Jahr 2022 wurden ca. 5 000 Carsharing-Fahrzeuge in Baden-Württemberg erhoben, 2024 waren es bereits 6 500 Carsharing-Fahrzeuge.

Das Ministerium für Verkehr hat 2026 eine eigene Befragung der Carsharing-Anbieter durchgeführt und erweiterte Parameter als in der Statistik des Bundesverband Carsharing e. V. (bcs) erhoben. Dabei wurde festgestellt, dass sich allein 2025 fast 49 000 neue Personen bei den Carsharing-Anbietern registriert haben und fahrberechtigt sind. Die Quote der vollelektrischen Carsharing-Fahrzeuge lag in Baden-Württemberg mit Stichtag 1. Januar 2026 bei 33,1 Prozent (Durschnitt bundesweit: 22,1 Prozent). Ein Vergleich der positiven Entwicklung und des Hochlaufs von E-Carsharing-Fahrzeugen kann erst mit der nächsten Erhebung erfolgen. Die Auswirkungen von Maßnahmen der Carsharing-Strategie 2030 sowie der Carsharing-Förderung 2025 spiegeln sich in den Zahlen von 2024 noch nicht wider. Wie in den Stellungnahmen zu den Ziffern 1 und 2 ausgeführt, erreichen Carsharing-Angebote mittlerweile auch Kommunen und Gemeinden im ländlichen Raum außerhalb der großen Städte.

4. welche Kooperationen es nach ihrer Kenntnis zwischen Verkehrsverbünden und Carsharing-Anbietern in Baden-Württemberg gibt, die es Inhabern von ÖPNV-Zeitkarten (Monats- oder Jahreskarten, Deutschland-Ticket etc.) ermöglichen, Carsharing zu nutzen, und wie das Land den Ausbau solcher Angebote unterstützen will;

Die Digitalisierung von Carsharing-Angeboten und die Integration in MaaS-Systeme (Mobility-as-a-Service) sind wesentliche Maßnahmen der Carsharing-Strategie 2030. Im Gutachten Carsharing in Baden-Württemberg (*Anlage 2* – Gutachten Carsharing Baden-Württemberg, Seite 90 ff.) wurden auch alle 19 Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg untersucht. Bei zehn wurden aktive Kooperationen mit mindestens einem Carsharing-Anbieter festgestellt. Bei zwei weiteren Verbünden gab es Rabatte für ÖPNV-Abonnentinnen und -Abonnenten auf Carsharing-Nutzungspreise.

Über die KVV-Regiomove-App (Verkehrsverbund Karlsruhe) können mittels Tiefenintegration bereits Carsharing-Angebote der Anbieter stadtmobil Karlsruhe und ZEO-Carsharing gebucht werden, ohne die App zu verlassen.

5. ob sie den regelmäßigen Austausch zwischen verschiedenen Carsharing-Anbietern in ganz Baden-Württemberg weiterhin unterstützen wird, insbesondere mit dem Ziel, Kooperationen zwischen den Anbietern zu fördern;

Das Ministerium für Verkehr misst der Vernetzung im Bereich Carsharing eine große Bedeutung bei. 2026 wurden zwei Präsenzveranstaltungen in Ulm (Fokusthema „Carsharing und Wohnen“ in Kooperation mit dem Bundesverband Carsharing e. V. [bcs]) und in Stuttgart (Jahresnetzwerktreffen mit über 100 Teilnehmenden) organisiert. Das Ministerium für Verkehr unterstützt weiterhin die Förderung von Fachkräften für Carsharing und Mobilstationen, die im ganzen Land die Vernetzung und Kooperation von Anbietern und Kommunen unterstützen. Der Austausch mit den Anbietern findet auch über Online-Formate statt, um beispielsweise über aktuelle Fördermöglichkeiten zu informieren. Des Weiteren finden vor Vor-Ort-Termine zwischen den Carsharing-Anbietern und dem Ministerium für Verkehr statt (2026: naturenergie Sharing Ehrenkirchen-Norsingen, stadtmobil Karlsruhe, teilAuto Neckar-Alb Reutlingen, Grüne Flotte Freiburg).

6. ob sie die Notwendigkeit einer anbieterunabhängigen IT-Plattform (für Buchungen etc.) sieht und die Entwicklung einer solchen unterstützen wird;

Hierfür sieht das Ministerium für Verkehr gegenwärtig keine Notwendigkeit. Die über 50 Carsharinganbieter in Baden-Württemberg haben alle ihre eigenständige IT-Infrastruktur und sind u. a. bereits über Quernutzungen miteinander verbunden, sodass Kundinnen und Kunden auch Carsharingangebote fremder Anbieter nutzen können. Die Abrechnung erfolgt dann kundenfreundlich und ohne weitere Hürden im Hintergrund. Dem Ministerium für Verkehr ist daran gelegen, diese Quernutzungsverträge zu erweitern, und ist hier auch beratend tätig, um die Nutzerfreundlichkeit zu erleichtern und einen schnellen Zugang zum Carsharing zu liefern.

7. welche Ergebnisse die 2025 aufgelegte Förderung vollelektrischer Carsharing-Fahrzeuge erbracht hat (unter Darstellung der Anzahl der geförderten Fahrzeuge und Standorte, der regionalen Verteilung der geförderten Standorte, der dadurch neu erschlossenen Städte und Gemeinden sowie der Nutzung der geförderten Fahrzeuge);

Die Auflistung der geförderten E-Carsharing-Fahrzeuge aus der Förderung von 2025 erfolgt zur besseren Übersicht in *Anlage 1*. Die Einrichtung der Fahrzeuge erfolgte Mitte dieses Jahres. Nutzungszahlen können erst Anfang 2027 mit den ersten Zwischenberichten mitgeteilt werden.

8. welchen Beitrag Carsharing nach ihrer Einschätzung zur Erweiterung des Mobilitätsangebots im städtischen wie in ländlichen Räumen leisten kann, insbesondere welche Bedeutung dabei stationsbasierte Angebote als Ergänzung zu Bus, Bahn und Fahrrad sowie für die Verringerung des Bedarfs an privaten Zweit- oder Drittwagen haben;

9. welche Erkenntnisse ihr über die Wirkung von Carsharing auf den privaten Pkw-Besitz, den Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs sowie das Mobilitätsverhalten der Nutzerinnen und Nutzer in Baden-Württemberg vorliegen;

11. welche Bedeutung sie der Bereitstellung gut erreichbarer Carsharing-Stellplätze für die weitere Verbreitung der Angebote beimisst, unter Darstellung, wie das Land die Kommunen bei der Bereitstellung geeigneter Flächen unterstützen will;

Zu den Ziffern 8, 9 und 11 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Carsharing leistet einen wichtigen Beitrag für eine individuelle Mobilität. Carsharing ergänzt Bus, Bahn, Fahrrad und Fußverkehr um die Möglichkeit, ein Auto zu nutzen. Voraussetzung dafür ist eine zuverlässige Verfügbarkeit, Erreichbarkeit und Verknüpfung beziehungsweise Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel. In ländlichen Räumen kann Carsharing Mobilitätslücken schließen, beispielsweise bei Verbindungen mit geringer Taktfrequenz oder bei Wegen zu Zielen, die mit dem ÖPNV nur schwer oder umständlich erreichbar sind. An Bahnhöfen, POI (point of interest) und Mobilstationen können Carsharing-Fahrzeuge die erste oder letzte Teilstrecke eines Weges abdecken.

Wie im Gutachten „Carsharing in Baden-Württemberg“ (*Anlage 2*) erläutert, kann Carsharing den Bedarf an Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum (ruhender Verkehr), auf privaten Grundstücken und beim Bau von Neuquartieren verringern. Das Ministerium für Verkehr unterstützt hierbei Kommunen mit entsprechenden Beratungsleistungen. Mit § 16a des Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG BW) können Kommunen rechtssicher Carsharing-Stellflächen im Öffentlichen Raum errichten und eine Sondernutzungsgenehmigung an Carsharing-Anbieter erteilen.

12. welche Potenziale sie in der stärkeren Einbindung von Carsharing in Mobilitätsstationen, an Bahnhöfen und ÖPNV-Verknüpfungspunkten sieht, insbesondere mit Blick auf den Beitrag, den solche Angebote im ländlichen Raum für eine durchgängige Mobilität auch ohne eigenen Pkw leisten können;

Carsharing ergänzt den Öffentlichen Verkehr in der Regel multimodal, nicht intermodal. In diesem Sinne kann Carsharing im urbanen Raum zwar ein Baustein der Integration in Mobilstationen sein, wichtiger ist jedoch die Grundversorgung von Carsharing in Wohnquartieren. Carsharing dient im urbanen Raum als Ergänzung des Öffentlichen Verkehrs und Mobilitätsoption, weshalb ein gut ausgebauter Öffentlicher Verkehr wesentlich zum Erfolg von Sharing-Formaten beiträgt.

Im ländlichen Raum hat die stärkere Einbindung von Carsharing in Mobilstationen ein hingegen erhebliches Potenzial. Entscheidend ist hier, dass Carsharing nicht stetig als isoliertes Mobilitätsangebot betrachtet wird, sondern als Bestandteil einer Reisekette, in der Bus und Bahn, das Fahrrad, Fußverkehr, On-Demand-Verkehre und Sharing-Formate die jeweiligen Wege ergänzen.

13. welche Bedeutung Kooperationen mehrerer Kommunen für den Aufbau gemeindeübergreifender Carsharing-Netze insbesondere im ländlichen Raum haben (unter Darstellung, welche entsprechenden Modelle in Baden-Württemberg bereits bestehen oder entwickelt werden);

Kooperationen von Kommunen haben eine große Bedeutung für den Aufbau und den wirtschaftlich tragfähigen Betrieb gemeindeübergreifender Carsharing-Angebote, insbesondere im ländlichen Raum. Während in größeren Städten häufig eine ausreichende Nachfrage für einzelne Carsharing-Standorte vorhanden ist, stehen kleinere Städte und Gemeinden vor der Herausforderung, eine ausreichende Auslastung der Fahrzeuge sicherzustellen und die Kosten für Fahrzeuge, Stellplätze, Ladeinfrastruktur und Betrieb zu tragen. Durch eine Sammelausschreibung mehrerer Kommunen im Zuge eines Netzes an neuen Carsharing-Angeboten werden Synergie-Effekte gestärkt und Risiken der Carsharing-Anbieter minimiert.

Bekannte Kooperationen, bei denen mehrere Kommunen zusammenarbeiten, ein gemeinsames Konzept erarbeiten beziehungsweise verfolgen und beispielsweise eine Sammelausschreibung stattfindet, sind die Regionen Esslingen, Bruchsal und Tauberfranken. Das NEMO-Netzwerk (Netzwerk für Mobilität, Landkreis Lörrach) der Energieagentur Südwest GmbH initiierte unter Beratung des Ministeriums für Verkehr Ende 2025 eine Sammelausschreibung von über 10 Kommunen.

14. welche Bedeutung sie Investitions- und Anschubförderungen für den Aufbau zusätzlicher Carsharing-Angebote insbesondere in kleineren Städten und Gemeinden beimisst (unter Darstellung, welche Erkenntnisse aus der Förderung des Jahres 2025 für die Ausgestaltung künftiger Fördermaßnahmen gewonnen werden können);

15. welche weiteren Maßnahmen sie in dieser Legislaturperiode plant, um Carsharing als Bestandteil eines vernetzten Mobilitätsangebots weiterzuentwickeln und zusätzliche Angebote insbesondere in bislang schwächer versorgten Räumen zu ermöglichen.

Zu den Ziffern 14 und 15 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Investitions- und Anschubförderungen sind ein Instrument, um Carsharing-Angebote, insbesondere im ländlichen Raum, aufzubauen, bestehende Versorgungslücken zu schließen und Mobilitätsalternativen zu bieten. Gerade an Standorten mit einer zunächst geringeren Nachfrage sind die wirtschaftlichen Voraussetzungen für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb häufig schwieriger als in größeren Städten. Finanzielle Unterstützung trägt dazu bei, die anfänglichen Investitionsrisiken zu reduzieren und neue, öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote zu ermöglichen.

Die Carsharing-Förderung 2025 (siehe Antwort zu 7) traf in der Carsharingbranche in Baden-Württemberg auf hohe Zustimmung. Auch der Bundesverband Carsharing e. V. (bcs) lobte die Fördermaßnahme, andere Bundesländer erkundigten sich im Nachgang über die Fördermodalitäten und Erfolge. 2026 findet unter minimal angepassten Förderkriterien eine Wiederauflage statt. Auch 2027 kann wieder eine Beratung für Kommunen angeboten werden. Weiterhin werden Vernetzungsveranstaltungen organisiert und Fachkräfte für Carsharing/Mobilstationen gefördert. Die internetbasierte Wissensplattform *www.carsharing-bw.de* wird um weitere Informationen ergänzt und über die KEA-BW können umfangreiche Ausschreibungs- und Musterunterlagen abgerufen werden.

Razavi

Ministerin für Verkehr

Carsharing-Förderung 2025

Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Sortierung alphabetisch nach Land-/Stadtkreis
Auswertung und Datenabruf: Matti Kastendeich, Referent, Referat 54, 26.10.2026 19:03 Uhr

Lfd. Nr.	Land-/Stadtkreis	Ort
1	Balingen	Balingen
2	Böblingen	Sindelfingen
3	Böblingen	Magstadt
4	Breisach am Rhein	Oberrimsingen
5	Breisgau-Hochschwarzwald	Norsingen
6	Breisgau-Hochschwarzwald	Titisee-Neustadt
7	Breisgau-Hochschwarzwald	Titisee-Neustadt
8	Breisgau-Hochschwarzwald	Merdingen
9	Hemsbach	Rhein-Neckar-Kreis
10	Hohenlohekreis	Öhringen
11	Konstanz	Gottmadingen
12	Konstanz	Stockach
13	Konstanz	Stockach
14	Konstanz	Engen
15	Konstanz	Reichenau
16	Konstanz	Konstanz-Dingelsdorf
17	Konstanz	Konstanz-Litzelstetten
18	Konstanz	Radolfzell
19	Konstanz	Radolfzell
20	Lörrach	Maulburg
21	Lörrach	Maulburg
22	Lörrach	Steinen
23	Lörrach	Steinen
24	Lörrach	Weil Haltingen
25	Lörrach	Weil Otterbach
26	Lörrach	Lörrach
27	Lörrach	Schopfheim
28	Ludwigsburg	Ludwigsburg
29	Ludwigsburg	Ditzingen
30	Marbach am Neckar	Ludwigsburg
31	Offenburg	Offenburg
32	Ortenaukreis	Lahr
33	Ortenaukreis	Kehl
34	Ortenaukreis	Hausach
35	Ortenaukreis	Ettenheim
36	Ortenaukreis	Ettenheim
37	Ravensburg	Bad Waldsee
38	Ravensburg	Bad Waldsee
39	Ravensburg	Ravensburg
40	Ravensburg	Weingarten
41	Reutlingen	Reutlingen
42	Reutlingen	Reutlingen

43	Reutlingen	Reutlingen
44	Reutlingen	Reutlingen
45	Reutlingen	Reutlingen
46	Reutlingen	Reutlingen
47	Reutlingen	Reutlingen
48	Reutlingen	Reutlingen
49	Reutlingen	Riederich
50	Reutlingen	Pfullingen
51	Schwäbisch Hall	Michelbach an der Bilz
52	Schwäbisch Hall	Michelfeld an der Bilz
53	Schwäbisch Hall	Schwäbisch Hall
54	Schwäbisch Hall	Schwäbisch Hall
55	Schwäbisch Hall	Rosengarten
56	Schwäbisch Hall	Schwäbisch Hall
57	Schwäbisch Hall	Untermünkheim
58	Sigmaringen	Sigmaringen
59	Tübingen	Ammerbuch-Altingen
60	Tübingen	Dettenhausen
61	Tübingen	Kusterdingen-Wankheim
62	Tübingen	Ofterdingen
63	Tübingen	Rottenburg am Neckar
64	Tübingen	Rottenburg am Neckar
65	Tübingen	Rottenburg am Neckar
66	Tübingen	Rottenburg am Neckar
67	Tübingen	Tübingen
68	Tübingen	Mössingen
69	Tübingen	Kusterdingen
70	Tübingen	Kusterdingen-Mähringen
71	Waldshut	Häusern
72	Zollernalbkreis	Albstadt
73	Zollernalbkreis	Bisingen
74	Zollernalbkreis	Geislingen
75	Zollernalbkreis	Hechingen

ENDBERICHT

Carsharing in Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg



Anlage 2

Im Auftrag des
Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

team red Deutschland GmbH
Almstadtstraße 7
10119 Berlin

In Zusammenarbeit mit
INOVAPLAN GmbH
BBG und Partner mdB

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35
Fax + 49 (0) 30 138 986 36
info@team-red.net
www.team-red.net
Handelsregister Berlin HRB 121492 B
USt‌ID DE266370371

Berlin, 23.09.2024

BILDNACHWEIS | Titelbild: Adobe Stock, Neue Mobilität, ©Petair

Inhaltsverzeichnis

1. Executive Summary 4

2. Aufbau des Berichtes 5

3. Empfehlung Maßnahmen 7

3.1 Handlungsfelder 7
3.2 Handlungsfeld 1: Marktentwicklung durch Partnerschaften 8
3.3 Handlungsfeld 2: Förderung der Carsharing-Branche 31
3.4 Handlungsfeld 3: Kommunikation 51

4. Carsharing in Baden-Württemberg 2023 72

4.1 Effekte des Carsharings 72
4.1.1 Effekte auf den Pkw-Bestand 72
4.1.2 Effekte auf die Verkehrsmittelnutzung 74
4.2 Carsharing-Angebot je Gemeinde 76
4.3 Carsharing-Quote und Angebotsart 77
4.4 ÖPNV-Qualität in Baden-Württemberg 80
4.5 Pkw Bestand und Entwicklung 81
4.5.1 Bestandsdichte in Relation zur Bevölkerung 81
4.5.2 Entwicklung des Pkw-Bestands seit 2012 83
4.6 Nutzungsanteile – Modal Split 84
4.7 Kooperationen und Verknüpfungspunkte 86
4.7.1 Wohnungsbaugesellschaften und Carsharing 86
4.7.2 Kommunale Stellplatzsatzungen mit Mobilitätsangeboten 87
4.7.3 Kooperationen zwischen Verkehrsverbünden und Carsharing Anbietern 90
4.7.4 Kooperationen zwischen Carsharing-Anbietern: Quernutzung 93
4.8 Anbieter: Marktdurchdringung, Tarife, Antriebsarten 95
4.8.1 Marktdurchdringung Privatkund:innen 95
4.8.2 Marktüberblick: System- und Tarifebene 96
4.8.3 Antriebsarten der Carsharing-Flotten 98

5. Anhänge 100

5.1 Potenziale 100
5.2 Rechtliche Rahmenbedingungen 100
5.3 Befragung von Carsharing-Nutzenden und der Gesamtbevölkerung 100

6. Verzeichnisse 101

6.1 Quellenverzeichnis 101
6.2 Abbildungsverzeichnis 102
6.3 Tabellenverzeichnis 103

© team red

1. Executive Summary

Die Regierung des Landes Baden-Württemberg hat anspruchsvolle Ziele zur Verkehrs- und Emissionsverringerung im MIV benannt. Für deren Erreichung müssen Ansatzpunkte gefunden und Maßnahmen definiert werden. Das Carsharing ist eine wirtschaftlich erfolgreiche und zugleich wissenschaftlich abgesichert umweltwirksame Maßnahme, daher wurde Carsharing als Maßnahme in die Landesstrategie „Klimaschutz und Mobilität“ aufgenommen.

Als Marktpotenzial für das „klassische“ stationsbasierte Carsharing in Kombination mit free-floating Angeboten in den Großstädten erscheint den Autoren **für das Jahr 2030 ein Szenario mit rund 17.400 Carsharing-Fahrzeugen** erreichbar zu sein. Bei rund 5.000 Carsharing-Fahrzeugen in Baden-Württemberg Anfang 2023 ist dies jedoch kein Selbstgänger, es bedarf einer Vielzahl an unterstützenden Maßnahmen.

Zur Erreichung dieser Ziele wurden in dieser Studie auf der Basis umfangreicher Beteiligungsverfahren und Recherchen Detailmaßnahmen entwickelt, die das Carsharing in Baden-Württemberg fördern und entwickeln können.

Im Mittelpunkt der Ergebnisse stehen die Maßnahmenempfehlungen, die das Carsharing in Baden-Württemberg in allen Belangen fördern und entwickeln. Eine Vielfalt an Werkzeugen ist verfügbar und eröffnet der Landesregierung einen breiten Handlungsspielraum. Die **wirksamste Maßnahme ist dabei weiterhin die Bereitstellung von Carsharing-Parkplätze an den Orten der größten Nachfrage**- in Fußwegentfernung zu den Orten, an denen Menschen wohnen und arbeiten.

Die Umsetzung liegt nun in Händen des Landesministeriums und der Landespolitik, aber auch auf jeder weiteren politischen und administrativen Ebene bis hin in die Kommunen. **Das Ziel kann nur erreicht werden, wenn jede Ebene einen Beitrag leistet**. Sei es in der Gesetzgebung oder dessen lokaler Anwendung, die Schaffung von Förderrichtlinien ebenso wie deren Nutzung und Umsetzung vor Ort.

Neben diversen einfachen und pragmatischen Ansätzen gilt es auch langfristige und grundlegende Entscheidung zu treffen, so z.B. zur Einordnung des Carsharing s im ländlichen Raum als Teil der Daseinsvorsorge, die Frage zur kostenintensiven Förderung Carsharing-eigener Ladeinfrastruktur und auch im Zusammenspiel der Verkehrsträger innerhalb des Umweltverbundes und der Verkehrsverbünde.

Insgesamt ist der Ausblick positiv: Ein breites Interesse an einem Ausbau des Carsharings ist vorhanden und artikuliert sich gut sichtbar in der Wirtschaft, der (lokalen) Politik und den verschiedenen zuständigen Verwaltungen – wenn auch nicht überall in gleichem Maße. Auch die Menschen stehen den Angeboten offen gegenüber: 58 % der Befragten halten Carsharing grundsätzlich für eine gute Idee, 33 % geben an, dass sie sich die Nutzung von Carsharing vorstellen können (siehe Anhang 3.0). Ein breites Maßnahmenspektrum steht zur Verfügung und kann bei einem engagierten, gezielten und breiten Einsatz das Ziel von bis zu 17.000 Carsharing-Fahrzeugen bis 2030 in greifbare Nähe rücken.

2. Aufbau des Berichtes

Überblick

Das Projekt stellt im Ergebnis ein Bündel an Maßnahmen vor. Diese beruhen auf einer tiefgehenden Analyse des Marktes, die auch Befragungen der Kund:innen und der Carsharing-Anbieter enthielt. In diesem Kapitel werden die Grundlagen im Überblick dargestellt, darauffolgend die Maßnahmenempfehlungen. Die Maßnahmen enthalten Querverweise auf die jeweiligen Analysen und externe Dokumente, sodass interessierte Leser:innen „tiefer eintauchen“ können.

Die Bestandsaufnahme und diverse umfangreiche Erhebungen fanden verteilt über das Jahr 2023 statt, siehe hierzu Abbildung 1. Eine Potenzialberechnung erstellte mögliche Entwicklungsszenarien für die Carsharing-Branche, diese ist als gesonderter Bericht ausgekoppelt. Gleiches gilt für eine detaillierte Untersuchung der rechtlichen Situation.

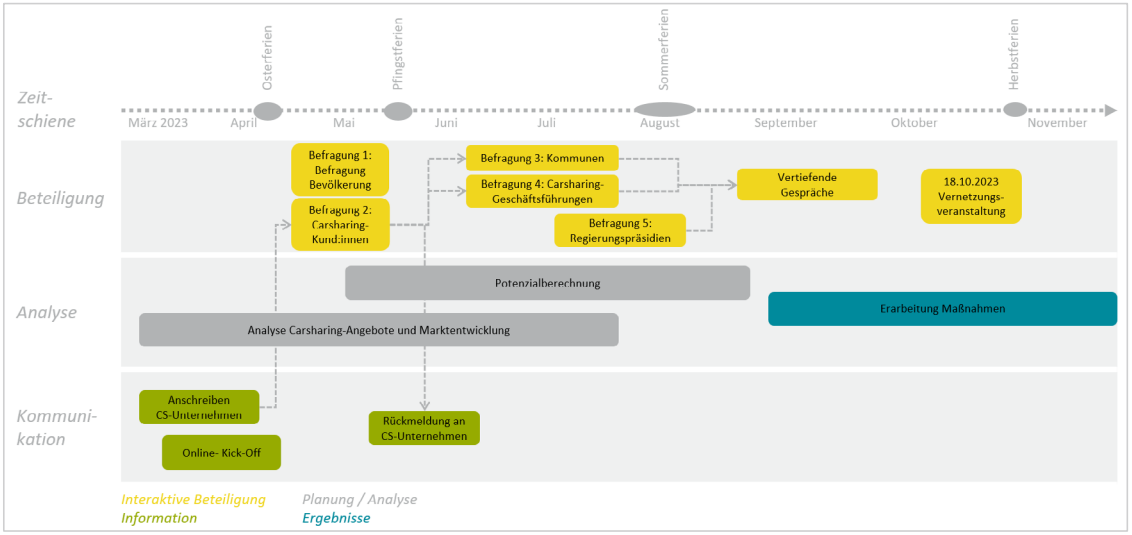


Abbildung 1: Chronologischer Ablauf des Projektes

Einbindung der Carsharing-Branche

Im Rahmen des Projekts fanden mehrere Veranstaltungen statt. Neben den Informationsveranstaltungen zu diesem Projekt für die marktteilnehmenden Unternehmen war dies vor allem eine große Vernetzungsveranstaltung zum Ende des Projektes für die interessierte Fachöffentlichkeit.

Für das Ziel der strategischen Analyse des Carsharings in Baden-Württemberg wurden unterschiedliche Event-Formate gewählt:

- Kick-Off und Projektvorstellung für Carsharing-Unternehmen in Baden-Württemberg (digital)
- Interviews mit den vier Regierungspräsidien Tübingen, Freiburg, Karlsruhe und Stuttgart (digital)
- Zwei Workshops zur Trendfortschreibung und Innovation (digital)
- Vertiefungstermine mit dem Verkehrsministerium (vor Ort und digital)
- Ein groß angelegtes und gut besuchtes Vernetzungstreffen in Stuttgart mit vielen Akteuren des Carsharings in Baden-Württemberg sowie einer ergänzenden Ausstellung

Diese Events waren eine wichtige Gelegenheit, um das Projekt bekannt zu machen und Feedback von Anbietern und weiteren Beteiligten zu erhalten. Sie boten auch eine Plattform, um das Bewusstsein für die Vorteile des Carsharings zu schärfen, Diskussionen zu führen und mögliche Bedenken der Akteure zu adressieren.

Zusammenfassende Einschätzung

Die groß angelegte Datenerhebung und Evaluierung war die bisher umfangreichste in Baden-Württemberg. Die durchgeführten Events halfen dabei, das Bewusstsein für das Projekt zu schärfen und wertvolles Feedback zu sammeln, das zur Verbesserung des Carsharing-Rahmenbedingungen in Baden-Württemberg genutzt werden kann.

Das Land kann die durch dieses Projekt und seine Veranstaltungen entstandene Dynamik nutzen und mit der Branche Lösungen gestalten, um die Landesziele für Mobilität und Klimaschutz zu erreichen.

3. Empfehlung Maßnahmen

3.1 Handlungsfelder

Die empfohlenen Maßnahmen wurden in drei Handlungsfelder unterteilt.

Handlungsfeld 1 – Marktentwicklung durch Partnerschaften: In diesem Feld werden Branchen motiviert, Kooperationen zur Integration und Förderung des Carsharings voranzutreiben. Hierbei liegt der Fokus auf drei Teilbereichen, das ist zum einen die Immobilienwirtschaft, dazu allgemein die Betriebe und Unternehmen in Baden-Württemberg und schließlich der ÖPNV. Durch die Maßnahmen wird nicht in den Markt eingegriffen.

Handlungsfeld 2 – Förderung der Carsharing-Branche: Diese Maßnahmen beschreiben die Unterstützung der Unternehmen der Carsharing-Branche und deren Geschäftstätigkeit. Diese Maßnahmen beeinflussen zwar den Markt, jedoch soll dies lokal vorzugsweise durch die jeweilige Gebietskörperschaft entschieden werden und durch deren Hand erfolgen.

Handlungsfeld 3 – Kommunikation: Das Handlungsfeld Kommunikation unterstützt alle vorhergenannten Maßnahmen durch intensive Verknüpfung nach innen und nach außen sowie zu weiteren relevanten Themenfeldern wie z.B. dem „Autonomen Fahren“.

Die Maßnahmenfelder greifen dabei ineinander, daher können die einzelnen Maßnahmen in der Umsetzung nahezu beliebig kombiniert werden.

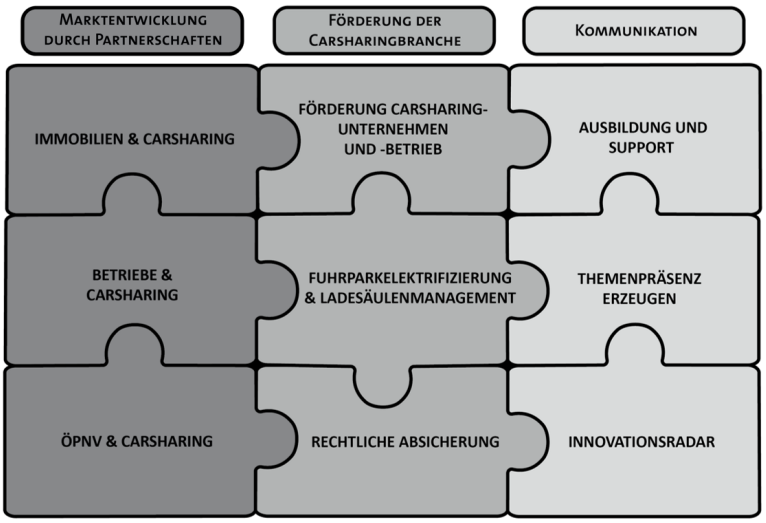


Abbildung 2: Maßnahmenfelder Carsharing-Strategie Baden-Württemberg 2030

3.2 Handlungsfeld 1: Marktentwicklung durch Partnerschaften

Teilbereich 1.A: "Immobilien & Carsharing"	
Zielstellung: Im Rahmen von Immobilienentwicklungen sollen alle Beteiligten motiviert werden, Carsharing stärker zur Reduzierung von Stellplätzen an Bestandsgebäuden und in Neubauten zu nutzen.	
Maßnahme	1.A.1. Landesbauordnung für **Neu- und Umbauten** um Carsharing erweitern
Beschreibung der Maßnahme	Veränderung der LBO (Verwaltungsvorschrift Stellplätze), um neben Fahrrad und ÖPNV auch Carsharing-Angebote zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels nutzen zu können. Als Schlüssel könnte ein Carsharing-Stellplatz vier PKW-Stellplätze ersetzen (vgl. Regelung zum Fahrrad § 37 Abs. 1 Satz 4 LBO). Dieser kann ggf. auch nach Einwohnerdichte gestaffelt werden. Carsharing-Stellplätze sollen durch die Anpassung der LBO regelmäßig und auch ohne spezielle Stellplatzsatzung zur Reduzierung der Stellplatzanzahl herangezogen werden können. Außerdem sollte die VwV Stellplätze so angepasst werden, dass Carsharing-Angebote im Rahmen der Aussetzung der Stellplatzverpflichtung nach § 37 Abs. 4 LBO sowie bei Nicht-Wohngebäuden einfacher berücksichtigt werden können. Die Möglichkeit zur Einrichtung einer Stellplatzablösung sollte hierbei berücksichtigt werden, mit dem spezifischen Ziel, dass Stellplätze im Gebäude abgelöst werden durch ein Carsharing-Angebot *im öffentlichen Raum*, das dann - anders als bei Stellplätzen im Gebäude - der Allgemeinheit zur Verfügung stünde. Der diskutierte Wegfall der gesamten „Verwaltungsvorschrift Stellplätze“ (z.B. das Land Berlin verzichtet auf diese Vorgaben) würde bürokratieentlastend wirken, allerdings würde damit auch eine durchaus wirksame Steuerungsmöglichkeit verloren gehen. Im Falle des Wegfalls der Regelung ist eine Weiterentwicklung der Regelungen zum Anwohnerparken dringend empfehlenswert, um eine Überlastung des Straßenraumes durch Neubauten zu verhindern. Siehe hierzu die ausführliche rechtliche Betrachtung in Anhang 2.0 – „Rechtliche Rahmenbedingungen“. Als Vorbild kann ggf. das „Mobilitätsbauortsgesetz“ des Landes Bremen dienen.
Landesaufgaben	Das Land muss festlegen, ob und wie die Regelungen der LBO zukünftig bindend sein sollen für die Kommunen. Ggf. sollte bei Festlegung eines Stellplatzschlüssels eine Überschreitung in den Kommunen untersagt werden. Alternativ bzw. ergänzend kann auch eine Kopplung an die Siedlungsdichte erfolgen, so dass Vorgaben

	zur Bereitstellung von Carsharing-Angeboten erst ab einer Mindestdichte erfolgen.
Rolle der Kommunen	Kommunen können eigene Stellplatzsatzungen erlassen. Höhere Stellplatzschlüssel sollten dabei vermieden werden. Möglichkeiten zur Kombination der Stellplatzschlüssel mit Parkplatzregelungen im öffentlichen Raum und ggf. auch Quartiersgaragen können Teil der Schulungen in Handlungsfeld 3 sein.
Wirtschaftliche Bewertung	Die Reduzierung von Stellplätzen wirkt kostenentlastend für den Bau neuer Gebäude in einer Größenordnung von ca. 10 T€ pro Stellplatz (stark abhängig von Lage und Bauweise). Die in 2023 einsetzende Entwicklung zu geringerem Wohnraumneubau könnte hierdurch zumindest etwas gebremst werden.
Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten: Sehr niedrig** / Niedrig / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / Hoch / **Sehr hoch** **Verkehrliche Wirkung:** In den privaten Haushalten der Carsharing-Nutzenden befinden sich deutlich weniger Pkw als in der Gesamtbevölkerung: Im Durchschnitt 0,6 Autos (Bevölkerung in Privathaushalten in Baden-Württemberg insgesamt: 1,4). Während in über der Hälfte der Haushalte der Carsharing-Nutzenden gar kein Pkw vorhanden ist, trifft dies lediglich auf 5% aller Haushalte zu (Quelle: Anhang 3.0- Befragung von Carsharing-Nutzenden und der Gesamtbevölkerung). **Klimaeffekt:** Die in der Kategorie „Verkehrliche Wirkung“ genannte Entlastungswirkung von ca. 0,8 Pkw pro Haushalt wirkt entsprechend reduzierend auf die Herstellung neuer Pkw und klimarelevante Aufwände zur Bestanderhaltung. Eine Reduzierung der gefahrenen Kilometer erfolgt mittelbar durch eine stärkere Nutzung des Umweltverbundes durch Carsharing-Kunden. Gleichzeitig wird durch weniger Fahrzeuge weniger Parkraum genötigt bzw. es wirkt sich positiv auf den Flächenverbrauch für Verkehrsflächen auf. Diese könnten dadurch klimafreundlicher genutzt werden.
Stadt-Land-Unterschiede	Die Stellplatzschlüssel in verdichteten Bereichen können aufgrund des besseren ÖPNV-Angebotes niedriger ausfallen als in ländlichen Bereichen. Die oben genannten Vorteile gelten jedoch in gleichem Maße für alle Siedlungsgebiete unabhängig von der Dichte.
Referenzen und Quellen	Anhang 2.0- Rechtliche Rahmenbedingungen

	Anhang 3.0- Befragung von Carsharing-Nutzenden und der Gesamtbevölkerung „Ortsgesetz über vorhabenbezogene Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Fahrradabstellplätze und Mobilitätsmanagement bei Bauvorhaben in der Stadtgemeinde Bremen (Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz-Mob-BauOG HB)“, https://www.transparenz.bremen.de/metainformationen/ortsgesetz-ueber-vorhabenbezogene-stellplaetze-fuer-kraftfahrzeuge-fahrradabstellplaetze-und-mobilitaetsmanagement-bei-bauvorhaben-in-der-stadtgemeinde-bremen-mobilitaets-bau-ortsgesetz-mobbauog-hb-vom-20-september-2022-184255?template=20_gp_ifg_meta_detail_d, letzter Zugriff am 01.03.2022.

Teilbereich 1.A: "Immobilien & Carsharing"	
Zielstellung: Im Rahmen von Immobilienentwicklungen sollen alle Beteiligten motiviert werden, Carsharing stärker zur Reduzierung von Stellplätzen an Bestandsgebäuden und in Neubauten zu nutzen.	
Maßnahme	1.A.2. Carsharing im **Immobilienbestand** fördern
Beschreibung der Maßnahme	Carsharing bei Immobilienentwicklungen mit Vorrang für offene Flotten, die auch der Allgemeinheit zur Verfügung stehen, fördern
Landesaufgaben	In Ergänzung zur Veränderung der LBO (Maßnahme 1.A.1.) sollen mit der Immobilienbranche Angebote für ein Mobilitätsmanagement für Mieter:innen in Bestandsbauten entwickelt werden. Jenseits der Bereitstellung von Parkplätzen für Carsharing-Fahrzeuge wäre die Bereitstellung von „**Mobilitätsstellflächen**“, z.B. auch für Lastenräder und Bike-Sharing eine Maßnahme, die letztendlich den Umweltverbund und damit das Carsharing stärkt. Die Entwicklung von **Mobilitätsbudgets für Mieter** zur Zusammenfassung dieser Leistungen wäre ein weiterer Schritt. Bei guter ÖPNV-Anbindung (siehe Kapitel 4.4) sind durch das Deutschlandticket auch neue Angebote in Form von „**Mietertickets**“ denkbar, die statt eines Stellplatzes zur Verfügung gestellt werden. Eine Verknüpfung mit Regelungen zur **Energieversorgung** von Immobilien kann ein weiterer Ansatzpunkt sein, da Fahrzeuge zunehmend mit Strom betrieben werden. Zur Entwicklung dieser noch im Frühstadium befindlichen Maßnahmen sollen kooperative Gespräche mit den hierfür relevanten Branchen (Immobilien, Verkehr, Energie) zur Abstimmung der Interessen und der Möglichkeiten zur Implementierung im Immobilienbestand geführt werden. Hierzu können die Kommunikationsmaßnahmen aus dem Handlungsbereich C dienen. Von gesetzlichen Regelungen sollte aufgrund der noch nicht gegebenen Marktreife sowie des entstehenden Verwaltungsaufwandes für Genehmigungen und Kontrollen Abstand genommen werden.
Rolle der Kommunen	In Ableitung der Landesstrategie können lokale Gespräche und Initiativen aufgesetzt werden.

© team red

Wirtschaftliche Bewertung	Siehe 1.A.1.
Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten: Sehr niedrig** / Niedrig / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch Verkehrliche Wirkung: Siehe 1.A.1 Klimaeffekt: Siehe 1.A.1
Stadt-Land-Unterschiede	Die hier angedachten Angebote werden relevanter, je höher die Einwohnerdichte wird. Dennoch können diese Angebote auch in Ortsmitten in der Region etabliert werden – dort ggf. mit lokal erzeugtem Strom.
Referenzen und Quellen	Anhang 2.0- Rechtliche Rahmenbedingungen Anhang 3.0- Befragung von Carsharing-Nutzenden und der Gesamtbevölkerung Verkehrsverbund RheinSieg: Neues Angebot: VRS führt rabattiertes MieterTicket ein, https://www.vrs.de/presse/artikel/neues-angebot-vrs-fuehrt-rabattiertes-mieterticket-ein, letzter Zugriff am 01.03.2022.

Teilbereich 1.A: "Immobilien & Carsharing"	
Zielstellung: Im Rahmen von Immobilienentwicklungen sollen alle Beteiligten motiviert werden, Carsharing stärker zur Reduzierung von Stellplätzen an Bestandsgebäuden und in Neubauten zu nutzen.	
Maßnahme	1.A.3. Carsharing langfristig planen durch **Umwidmung** von Straßenflächen
Beschreibung der Maßnahme	Das Land unterstützt Entscheidungsträger auf kommunaler und Kreisebene dabei, das Carsharing in die Bebauungs- und Verkehrspläne zu integrieren. Dazu werden Erfahrungsaustausche, Handlungsratgeber und Kommunikationskampagnen unterstützt. Hierbei ist insbesondere das Instrument der **Umwidmung** interessant, um Flächen von den engen Regeln der StVO zu befreien. Diese kann genutzt werden, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit für eine nachträgliche Beschränkung der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungskreise oder Benutzungszwecke vorliegen.
Landesaufgaben	Schaffung der Rahmenbedingungen für langfristige Planung, u.a. durch ein Förderprogramm für den Zeitraum 2025 – 2030, sowie Schulung und Support für Kommunen und Kreis und Kommunikationskampagnen zur Umsetzung der Planungen.
Rolle der Kommunen	Kommunen tragen in dieser Maßnahme die entscheidende Verantwortung, da die meisten Straßen in den Kommunen in deren eigener Baulastträgerschaft sind und die Kommune eigenständig entscheiden kann über die Entwicklung und Umsetzung langfristiger Pläne mit der Festsetzung von Carsharing-Stellflächen in Bebauungsplänen und der Umwidmung von Straßenraum.
Wirtschaftliche Bewertung	Die gewonnenen Flächen können nicht nur für das Carsharing, sondern auch für andere Zwecke genutzt werden und hierdurch den lokalen Handel stärken. Öffentliche Parkplätze sind nicht zwingend eine produktive Ressource, es kann in vielen Fällen durchaus lokal sinnvollere und wirtschaftlich interessantere Lösungen geben.
Forderungen an Bund und EU	Die Maßnahme ist primär auf lokaler und Landesebene umzusetzen. Bund und EU können ggf. der allgemeinen Rahmenbedingungen verbessern, beispielsweise durch Förderprogramme.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch

	Verkehrliche Wirkung: Durch Umwidmungen und Mobilitätspläne können wertvolle Standorte für Carsharing-Stellplätze langfristig gesichert werden und so die positiven Effekte des Carsharings verstärken. **Klimaeffekt:** Verkehrsvermeidung,-verlagerung und Reduktion des Fahrzeugbestand tragen zur Senkung der Treibhausgase bei (Umweltbundesamt 2022).
Stadt-Land-Unterschiede	Eine langfristige Förderung von Carsharing samt Umwidmung von Flächen ist im städtischen Umfeld von höherer Relevanz (Bezirksamt Hamburg-Altona 2022), grundsätzlich aber auch im ländlichen Raum möglich und erstrebenswert.
Referenzen und Quellen	Anhang 2.0- Rechtliche Rahmenbedingungen Anhang 3.0- Befragung von Carsharing-Nutzenden und der Gesamtbevölkerung Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (202): CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen- Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz (CsgG) und in den entsprechenden Landesgesetzen vorgesehenen CarSharing-Förderung, https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_leitfaden2022_220204_hp_v2.pdf, letzter Zugriff: 20.12.2023. Bezirksamt Hamburg-Altona (Hrsg.) (2022): freiRaum Ottensen- Bericht des Verkehrskonzepts online, https://www.hamburg.de/contentblob/16448186/7244ea468fcff75b1b68fc3f43a8d552/data/bericht-des-verkehrskonzepts.pdf, letzter Zugriff: 20.12.2023. Umweltbundesamt (Hrsg.) (2022): Teilbericht- Abschätzung von THG-Einsparungen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum. Texte 48/2022, https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/abschaetzung-von-thg-einsparungen-von-massnahmen, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 1.A: "Immobilien & Carsharing"	
Zielstellung: Im Rahmen von Immobilienentwicklungen sollen alle Beteiligten motiviert werden, Carsharing stärker zur Reduzierung von Stellplätzen an Bestandsgebäuden und in Neubauten zu nutzen.	
Maßnahme	1.A.4. Nachbarschafts-Carsharing
Beschreibung der Maßnahme	Nachbarschafts-Carsharing bezeichnet die Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen für eine klar definierte und vertraglich gebundene Gruppe von Haushalten oder Nutzenden. Dies kann durch einen kleinen privatrechtlichen Vertrag geschehen (siehe Mustervertrag des VCD) oder durch eine größere, vorzugsweise kommunale oder gemeinnützige Gesellschaft organisiert werden.
Landesaufgaben	Das Land kann u.a. durch die Durchführung von Initialprojekten aktiv werden. Eine Veränderung der Verwaltungsvorschriften wie beispielsweise der Stellplatzschlüssel der LBO kann hierauf fördernden Einfluss nehmen (siehe auch 1.A.1).
Rolle der Kommunen	Die Kommunen beteiligen sich an der Durchführung von Initialprojekten (siehe auch 3.C.3).
Wirtschaftliche Bewertung	Nachbarschafts-Carsharing kann aufgrund der Reduzierung des Stellplatzbedarfes und des Fahrzeugbestandes zu Kosteneinsparungen bei Anwohnerinnen und Anwohnern (Senkung der Kosten für Pkw-Anschaffung und-unterhalt; Senkung der Immobilienpreise durch geringeren Stellplatzbedarf), bei Immobilienentwicklern (Senkung der Kosten für Stellplätze) sowie bei der öffentlichen Hand (Senkung der Infrastrukturkosten) führen (Czarnetzki & Siek, 2021). Zudem werden die externen Kosten durch geringere Fahrleistungen teilnehmender Haushalte gesenkt.
Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / **Gering** / Hoch / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Haushalte, die Carsharing nutzen, haben im Durchschnitt einen geringeren Fahrzeugbestand sowie eine geringere Fahrleistung (siehe Anhang 3.0 – Bevölkerungsbefragung, team red 2018, Umweltbundesamt 2022).

	Klimaeffekt: Sowohl durch einen geringeren Fahrzeugbestand als auch eine reduzierte Fahrleistung werden die Treibhausgasemissionen der teilnehmenden Haushalte reduziert.
Stadt-Land-Unterschiede	**Die Maßnahmen ist für Orte und Ortsteile mit geringerer Dichte, dafür aber einem hohen Anteil an Zweit- und Drittwagen hoch relevant.** Durch die gemeinschaftlichen Regelungen dieses Ansatzes können Nachbarschaften gestärkt werden und zu einer Reduzierung des Parkdrucks führen.
Referenzen und Quellen	Anhang 3.0- Bevölkerungsbefragung Czarnetzki, F. & Siek, F. (2021): Dezentrale Mobilitätsstationen in urbanen Wohnquartieren Auswirkungen auf den PKW-Besitz von Carsharing Nutzenden, in: Internationales Verkehrswesen, Volume: 73, Issue Number: 1 2021. projaegt lab gmbh (2023): cAAruso- Carsharing entlang der Bocholter Aa- ein Projekt, https://caaruso.de/, letzter Zugriff: 25.11.2023. team red (2018): Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen- Bericht für das Interreg-Projekt SHARE-North, https://share-north.eu/wp-content/uploads/2018/05/2017-Analyse-zur-Auswirkung-des-Car-Sharing-in-Bremen_Team-Red-Endbericht_komprimiert.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Umweltbundesamt (Hrsg.) (2022): Teilbericht- Abschätzung von THG-Einsparungen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum. Texte 48/2022, https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/abschaetzung-von-thg-einsparungen-von-massnahmen, letzter Zugriff: 25.11.2023. VCD: VCD-Nachbarschaftsauto-Vertrag, https://shop.vcd.org/shop/katalog/details.php?x=1&artikelnummer=2002, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 1.B: "Betriebe & Carsharing"	
Zielstellung: Firmen sollen motiviert werden, Ansätze zur gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung auszubauen. Dies kann Parkdruck gerade in Innenstadtbereichen reduzieren. Die Förderung kann über unterschiedliche Wege geschehen, ohne aktiv in den Markt einzugreifen.	
Maßnahme	1.B.1. Mobilitätsbudget
Beschreibung der Maßnahme	Ein Mobilitätsbudget ermöglicht es Arbeitnehmenden, dienstliche sowie private Wege mit einem selbst gewählten Mix verschiedener Mobilitätsangebote zurückzulegen. Die Arbeitgebenden legen dabei einen Rahmen für Budget- oder Emissionsgrenzen sowie Nutzungsregeln fest. Mobilitätsbudgets werden als Alternative oder ergänzend zur Bereitstellung eines Dienstwagens eingesetzt.
Landesaufgaben	**Bundesratsinitiative zur Klärung und Vereinfachung der Steuergesetzgebung:** Die Steuerregeln variieren nicht nur je nach genutztem Verkehrsmittel und Wegezweck, sondern sind teilweise auch abhängig davon, ob das Mobilitätsbudget zusätzlich zum Gehalt („Gehaltszuschuss“) oder als Teil des Gehalts („Gehaltsumwandlung“) gezahlt wird. Das Land könnte im Bundesrat eine Vereinfachung vorschlagen (siehe Änderungsvorschläge unten). Auch die **Entlastungsallianz** für Baden-Württemberg zur Entbürokratisierung kann hier eingebunden werden. **Als Vorbild vorangehen und den eigenen Arbeitnehmenden ein Mobilitätsbudget anbieten:** Als Arbeitgeberin kann das Land Vorbild sein und einen attraktiven Mix von nachhaltigen Mobilitätsoptionen anbieten. **Eine zentrale Ansprechstelle für Fragen zur Umsetzung von Mobilitätsbudgets benennen:** Eine zentrale Ansprechstelle kann Fragen zur aktuell teilweise komplexen Umsetzung beantworten und so Hürden senken.
Rolle der Kommunen	Die Kommunen spielen nur eine begrenzte Rolle. Zum einen können sie als Arbeitgebende selbst Mobilitätsbudgets anbieten und so ihrer Vorbildrolle gerecht werden, zum anderen können sie durch die Unterstützung des Ausbaus von Carsharing sowie von Radinfrastruktur und ÖPNV die Attraktivität von Alternativen zum Privat-Pkw steigern.
Wirtschaftliche Bewertung	Ein Mobilitätsbudget ist in der Regel sowohl auf eine Reduzierung der Umweltbelastungen wie auch der Kosten für Arbeitgebende und Arbeitnehmende ausgerichtet. So kann die Zahl der benötigten Fahrzeuge und Stellplätze, der Energieverbrauch sowie die Zahl der

	Krankheitstage (bei teilweiser Nutzung aktiver Mobilität) reduziert werden. Zudem wird die Mitarbeitendenbindung gestärkt. Vorreiter-Unternehmen wie SAP haben dies bereits erkannt und ein Mobilitätsbudget eingeführt (SAP 2023).
Forderungen an Bund und EU	Das Land Baden-Württemberg könnte, basierend auf Vorschlägen aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft (siehe Bundesverband der Deutschen Industrie & Bündnis nachhaltige Mobilitätswirtschaft 2023), sowie unter Berücksichtigung erfolgreicher Beispiele aus dem Ausland, insbesondere Belgien, folgende Initiativen ergreifen: a. **Einführung einer rechtssicheren Definition und einer digitalisierbaren Bewertungsvorschrift** zur Berechnung des geldwerten Vorteils (u.a. § 8 Abs. 2 Sätze 6 bis 8 EStG neu, § 8 Abs. 2 Satz 9 EStG neu). b. Einführung eines **einfach handhabbaren Verwendungsnachweises**, inkl. digitaler Verfahren (u.a. in § 8 Abs. 2 Satz 10 und 11 EStG neu). c. Einführung einer **Vorschrift zur Lohnsteuerpauschalierung**, z.B. durch Pauschalsteuersätze (u.a. in § 40 Abs. 2 Satz 2 Nr. 4 EStG). d. Zudem könnten **ergänzende Anpassungen** vorgenommen werden (siehe Bundesverband der Deutschen Industrie & Bündnis nachhaltige Mobilitätswirtschaft 2023).
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / Hoch / **Sehr hoch** **Verkehrliche Wirkung:** Ein Mobilitätsbudget kann die Verkehrsverlagerung unterstützen (Karlsruher Institut für Technologie 2022). Carsharing-Haushalte haben eine geringere Fahrleistung (Verkehrsvermeidung, siehe Anhang 3.0 – Bevölkerungsbefragung, team red 2018, Umweltbundesamt 2022) und Carsharing-Fahrzeuge sind im Durchschnitt kleiner, leichter und zu einem höheren Grad elektrifiziert. **Klimaeffekt:** Mobilitätsbudgets können finanzielle Anreize für den Umstieg auf emissionsarme oder-freie Verkehrsmittel setzen und damit ein wichtiger Stellhebel für den Klimaschutz sein (Karlsruher Institut für Technologie 2022).
Stadt-Land-Unterschiede	Mobilitätsbudgets sind oftmals in Städten und deren Umland attraktiver als im ländlichen Raum, da in Ballungsräumen zumeist mehr Alternativen zum motorisierten Individualverkehr verfügbar sind. Je mehr Carsharing-Angebote auch in ländlichen Räumen entwickelt werden, desto besser kann diese Lücke geschlossen werden. Im Zusammenwirken mit der „Mobilitätsgarantie“ im Land Baden-

	Württemberg kann das Mobilitätsbudget im ländlichen Raum an Attraktivität gewinnen.
Referenzen und Quellen	Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) & Bündnis nachhaltige Mobilitätswirtschaft (2023): Das Mobilitätsbudget. Nachhaltige Mobilität von Mitarbeitenden unterstützen, https://bdi.eu/media/presse/presse/downloads/2023-03-30_Gemeinsame_PM_Mobilitaetsbudget_BDI_und_BueNaMo.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Öko-Institut e.V., Stiftung KlimaWirtschaft, Agora Verkehrswende (2022): Sechs Thesen zum Mobilitätsbudget: Leitplanken für eine nachhaltigere Unternehmensmobilität, https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/compan-e_Thesen_Mobilitaetsbudget.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. SAP (2023): Podcast: Das Mobilitätsbudget als nachhaltige Alternative zum Dienstwagen, https://news.sap.com/germany/2023/06/podcast-das-mobilitaetsbudget-als-nachhaltige-alternative-zum-dienstwagen/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Verkehrsclub Deutschland (VCD) (2021): Mobilitätsbudget statt Dienstwagen, https://www.vcd.org/artikel/mobilitaetsbudget-statt-dienstwagen, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 1.B: "Betriebe & Carsharing"	
Zielstellung: Firmen sollen motiviert werden, Ansätze zur gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung auszubauen. Dies kann Parkdruck gerade in Innenstadtbereichen reduzieren. Die Förderung kann über unterschiedliche Wege geschehen, ohne aktiv in den Markt einzugreifen.	
Maßnahme	1.B.2. Corporate-Carsharing fördern
Beschreibung der Maßnahme	Corporate-Carsharing bezeichnet die gemeinsame, auch private Nutzung von Firmenfahrzeugen durch Mitarbeitende. Der Fuhrpark kann dabei teilweise auch für die Nutzung durch die Allgemeinheit geöffnet werden. Die Förderung solcher Angebote erweitert das Carsharing-Angebot insgesamt.
Landesaufgaben	Erarbeitung eines Förderprogramms für Unternehmen, um Umstellungen schnellstmöglich auch mit Bestandsfahrzeugen durchzuführen. Umstellung der Landesfuhrparke auf (Corporate-)Carsharing, das beinhaltet auch die Klärung der Rahmenbedingungen bezüglich Versicherung und Nutzungsbedingungen bei Leasing-Fahrzeugen. Ergänzende Prüfung der Kosten / Nutzen der Szenarien „Integration Carsharing-Fahrzeuge eines Anbieters in die eigene Flotte“ versus „Aufbau Corporate-Carsharing mit eigenen Fahrzeugen“. Als Variante sollte dabei auch der Aufbau eines **eigenen Fuhrparkunternehmens sein, der alle behördlichen Fahrzeuge aller staatlichen Institutionen und auch Verwaltungsebenen zusammenfasst und allen Beteiligten im Corporate-Carsharing zur Verfügung stellt**. Skaleneffekte mögen aufgrund der günstigen Einkaufspreise kommunaler Fahrzeuge weniger relevant sein, dafür aber die Einsparung an Fahrzeugen in den Gesamtflotten durch deutlich höhere Auslastung und mehr Flexibilität in der Abdeckung von Spitzenbedarfen.
Rolle der Kommunen	Auch die Kommunen können ihren Fuhrpark auf (offenes) Corporate-Carsharing umstellen, beispielsweise außerhalb der Dienstzeiten der Verwaltung. Diese wird von einigen deutschen Kommunen bereits genutzt (beispielsweise in Barnim, siehe Kreiswerke Barnim 2023).
Wirtschaftliche Bewertung	Corporate-Carsharing kann durch die Generierung von Zusatzeinnahmen die Kosten der Firmenflotten reduzieren und zugleich bei geringen Zusatzkosten das Carsharing-Angebot erweitern.
Forderungen an Bund und EU	Durch steuerliche Anreize kann die Attraktivität des Corporate-Carsharings weiter gesteigert werden. Zudem können durch das

	Verbreiten von Best Practice Beispielen Vorbehalte gegen eine Öffnung der Firmenflotten abgebaut werden.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten: Sehr niedrig** / Niedrig / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Corporate-Carsharing kann vor allem zu einer Reduzierung des Pkw-Bestands beitragen. **Klimaeffekt:** Ein geringerer Pkw-Bestand kann durch die Vermeidung von Emissionen in der Produktion und im Unterhalt zum Klimaschutz beitragen. Zudem weisen Haushalte, die am Carsharing teilnehmen, eine im Durchschnitt geringere Fahrleistung auf (Anhang 3.0 – Bevölkerungsbefragung, team red 2018, Umweltbundesamt 2022).
Stadt-Land-Unterschiede	Corporate-Carsharing kann sowohl im städtischen als auch ländlichen Umfeld Anwendung finden. Im regionalen Umfeld sind kommunale Kunden sehr wichtige „Ankerkunden“, die durch eine Grundlast die Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen erst ökonomisch attraktiv machen.
Referenzen und Quellen	Electrive (2023): Ein und derselbe E-Auto-Fuhrpark für Stadtmitarbeiter und Bürger, https://www.electrive.net/2021/04/01/ein-und-derselbe-e-auto-fuhrpark-fuer-stadtmitarbeiter-und-buerger/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Kreiswerke Barnim (2023): BARshare, https://www.barshare.de/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Stadtwerk Tauberfranken (2023): Carsharing mit dem Stadtwerk, https://stadtwerk-tauberfranken.de/elektromobilitaet/e-carsharing/, letzter Zugriff: 25.11.2023. team red (2018): Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen- Bericht für das Interreg-Projekt SHARE-North, https://share-north.eu/wp-content/uploads/2018/05/2017-Analyse-zur-Auswirkung-des-Car-Sharing-in-Bremen_Team-Red-Endbericht_komprimiert.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 1.B: "Betriebe & Carsharing"	
Zielstellung: Firmen sollen motiviert werden, Ansätze zur gemeinschaftlichen Fahrzeugnutzung auszubauen. Dies kann Parkdruck gerade in Innenstadtbereichen reduzieren. Die Förderung kann über unterschiedliche Wege geschehen ohne aktiv in den Markt einzugreifen.	
Maßnahme	1.B.3. Kombination Ride-Sharing und (Corporate-)Carsharing
Beschreibung der Maßnahme	Nutzer des (Corporate-)Carsharings nehmen auf ihren beruflichen und dienstlichen Wegen Mitfahrenden mit und vermeiden alternativ mit mehreren Pkw durchgeführte Fahrten.
Landesaufgaben	Finanzierung eines Pilotprojektes, ggf. im eigenen Hause im Zusammenhang mit der Einführung eines (Corporate-)Carsharings
Rolle der Kommunen	./.
Wirtschaftliche Bewertung	Von der Maßnahme gehen wahrscheinlich keine makroökonomisch messbaren Effekte aus, aber die Maßnahme kann in größeren Flotten an zentralen Standorten einen Beitrag zur Kostensenkung leisten.
Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten: Sehr niedrig** / Niedrig / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: **Sehr gering** / Gering / Hoch / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Die Wahrscheinlichkeit einer gemeinsamen Fahrt wäre bei einem öffentlichen Angebot sehr gering, da beide Angebote derzeit keine ausreichende Marktdurchdringung haben. In Corporate-Carsharing-Flotten kann dies aufgrund des gemeinsamen Zieles (z.B. Firmenstandorte) und ähnlicher Fahrzeiten durchaus auf höhere Nachfrage stoßen und damit vor allem berufliche und dienstliche Fahrten reduzieren. **Klimaeffekt:** Eingesparte Fahrten haben einen direkten reduzierenden Effekt. Aufgrund der geringen Fallzahl wäre der Beitrag zur Gesamteinsparung allerdings eher gering.
Stadt-Land-Unterschiede	In Ballungsräumen ist die Wahrscheinlichkeit einer erfolgreichen Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten höher. In den Regionen

	kann nur ein gemeinsamer Bezugspunkt wie z.B. der gleiche Arbeitgeber zu nennenswerten Einsparungen führen.
Referenzen und Quellen	Referenzprojekt „Mitfahren auf Kurzstrecken 2.0“, in: Techtag: „Match Rider: Endlich auch Kurzstrecken zusammen fahren“, gefördert durch das Land Baden-Württemberg im Programm ShareBW, siehe https://www.techtag.de/it-und-hightech/share-economy/match-rider-kurzstrecken-zusammen-fahren/ und https://reset.org/matchrider-mitfahren-fuer-kurzstrecken-20-06222016/, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 1.C: "ÖPNV & Carsharing"	
Zielstellung: Das Carsharing soll als Teil des Umweltverbundes stärker mit den Partnern in den Angeboten im ÖPNV vernetzt werden.	
Maßnahme	1.C.1. Prüfung "Linien-Carsharing"
Beschreibung der Maßnahme	Das Linien-Carsharing funktioniert ähnlich wie ein Ruftaxi, allerdings fährt der Fahrgast hier selber im Rahmen der Regelung des „Selbstfahrervermietfahrzeugs“. Damit kann das System eine Ergänzung von Taxi und ÖPNV in Gebieten geringster Nachfrage sein. Ein Pilotprojekt in Ostwestfalen-Lippe testet seit 2022 die Spielräume und die Akzeptanz des Angebotes.
Landesaufgaben	Die Rolle der öffentlichen Hand als Besteller wird durch die Maßnahmen in Handlungsfeld 2 A und C wesentlich besser gestärkt als über ÖPNV-Partnerschaften. Es muss abgewogen werden, ob eine Kombination der Angebote Ruftaxi und Nachbarschafts-Carsharing ggf. mehr Flexibilität geben, insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und ohne Führerschein. Im Kontext dieser Fragestellung sollte auch diskutiert werden, ob das Carsharing – in welcher konkreten Angebotsform auch immer- ein Teil der **Daseinsvorsorge** sein kann.
Rolle der Kommunen	Umsetzung eines Pilotprojekts in Baden-Württemberg.
Wirtschaftliche Bewertung	Durch den Wegfall der Fahrer würden Arbeitsplätze entfallen, wenn ein entsprechende Ruftaxi- oder ÖPNV-Angebot ersetzt wird. Dafür braucht es für die Wartung und Pflege der Fahrzeuge zusätzliches Personal, da insgesamt mehr Fahrzeuge benötigt werden. Wirtschaftliche Bedeutung erreicht der Ansatz aber erst bei einer in größerem Rahmen stattfindenden Skalierung. Durch die Einführung von autonomen Fahrzeugen in der Personenbeförderung würde dieses Angebot schnell obsolet werden, es kann aber die Zeit bis zur derzeit noch nicht absehbaren Einführung überbrücken. Für das Angebot müssen keine neuen Technologien entwickelt werden, es ist eher eine Frage der rechtlichen Genehmigungen und der politischen Meinungsbildung.

Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / **Gering** / Hoch / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Gering aufgrund der vermutlich geringen Fahrgast- und Fahrtenzahlen. **Klimaeffekt:** Gering aufgrund der vermutlich geringen Fahrgast- und Fahrtenzahlen.
Stadt-Land-Unterschiede	Das Angebot **kann für Siedlungsbereiche mit geringer Dichte ein wichtiger Beitrag für mehr Flexibilität und Teilhabe** sein. Für Bereiche mit höherer Dichte und damit besserem ÖPNV ist diese Maßnahme nicht relevant.
Referenzen und Quellen	Referenzprojekt “Linien-CarSharing“, in: OWL-Mobil: https://www.owlmobil.info/linien-e-carsharing/ , letzter Zugriff 15.12.2023

Teilbereich 1.C: "ÖPNV & Carsharing"	
Zielstellung: Das Carsharing soll als Teil des Umweltverbundes stärker mit den Partnern in den Angeboten im ÖPNV vernetzt werden.	
Maßnahme	1.C.2. Vertriebspartnerschaften
Beschreibung der Maßnahme	Durch Vertriebspartnerschaften und die Integration in andere (multimodale) Angebote wie ÖPNV-Apps, Mobility-as-a-Service, Stadtwerksdienstleistungen etc. können neue Nutzendengruppen für das Carsharing erreicht werden.
Landesaufgaben	Das Land kann von Verkehrsverbünden und anderen durch Landesmittel finanzierten Akteuren im Rahmen der Landesstrategie eine Integration von Carsharing-Angeboten erwarten und ergänzend Empfehlungen für derartige Kooperationen veröffentlichen.
Rolle der Kommunen	Die Kommunen können ebenso auf lokaler Ebene bei der Weiterentwicklung kommunaler Unternehmen (z.B. Stadt- oder Kreiswerken) die Integration von Carsharing-Diensten forcieren.
Wirtschaftliche Bewertung	Die derzeit durch ÖPNV-Partnerschaften generierten zusätzlichen Umsätze werden in der Branche auf einen niedrigen einstelligen Prozentsatz geschätzt. Ziel muss es daher sein, durch weitergehende Vertriebspartnerschaften neue Einnahmen im gesamten Umweltverbund entlang der multimodalen Wertschöpfungskette zu generieren und die Vertriebskosten zu senken. Beispiele finden sich unter anderem in der Region Stuttgart (mit der polygoCard), in den Verkehrsverbünden Rhein-Neckar (VRN), Karlsruhe (KVV), Heilbronn (HNV), und Pforzheim-Enzkreis (siehe Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2022) sowie außerhalb von Baden-Württemberg in Dresden unter der Dachmarke „MOBI“ (DVB 2023).
Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / **Gering** / Hoch / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Durch das Erschließen neuer Nutzendengruppen kann die Nutzung von Carsharing gesteigert und so die

	Verkehrsvermeidung und-verlagerung sowie eine Reduzierung des Fahrzeugbestands erreicht werden. **Klimaeffekt:** Verkehrsvermeidung,-verlagerung und Reduktion des Fahrzeugbestand tragen zur Senkung der Treibhausgase bei (Umweltbundesamt 2022).
Stadt-Land-Unterschiede	Vertriebspartnerschaften sind sowohl im städtischen wie ländlichen Raum möglich.
Referenzen und Quellen	Dresdner Verkehrsbetriebe (2023): MOBI- Fahr doch, was du willst! https://www.mobi-dresden.de/de-de/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2022): Carsharing im öffentlichen Raum- Handlungsmöglichkeiten für Kommunen in Baden-Württemberg, Carsharing im öffentlichen Raum: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (baden-wuerttemberg.de), letzter Zugriff: 25.11.2023. Stadtmobil (2023): Preise und Tarife, https://rhein-neckar.stadtmobil.de/privatkunden/preise-tarife/#c6933, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 1.C: "ÖPNV & Carsharing"	
Zielstellung: Das Carsharing soll als Teil des Umweltverbundes stärker mit den Partnern in den Angeboten im ÖPNV vernetzt werden.	
Maßnahme	1.C.3. Multimodale Wegeketten ausbauen durch digitale und physische Verknüpfung
Beschreibung der Maßnahme	Die Nutzung von Carsharing als Teil multimodaler Wegeketten wird durch dessen Integration in Auskunfts- und Buchungsplattformen erleichtert, ergänzt durch Stellplätze an Umsteigepunkten des Umweltverbundes („Mobilstationen“).
Landesaufgaben	Das Land sollte im Dialog mit den Unternehmen und Verbänden einen kooperativen Weg zur Nutzung von Carsharing-Daten erarbeiten. Die Daten der Carsharing-Betreiber können gestaffelt nach Vertraulichkeitsstufe bereitgestellt und verarbeitet werden. Daten, die Rückschlüsse auf die ökonomische Situation zulassen, sollten nur mit Registrierungen abrufbar sein und zudem über eine Lizenzvereinbarung gegen Missbrauch abgesichert werden. Der Bau physischer Schnittstellen muss umfangreicher als bisher gefördert werden. Eine Anbindung an Mobilstationen mit einer Mindestzahl an verbundenen Verkehrsmitteln, wie derzeit in den Förderrichtlinien verankert, erscheint als unnötige Einschränkung. Auch einzelne Standorte sind förderwürdig: Wenn diese z.B. direkt an Bushaltestellen in Wohngebieten eingerichtet werden, nutzt dies den ÖPNV-Kund:innen ebenso wie den Anwohnenden.
Rolle der Kommunen	Die Kommunen können bei Verkehrsverbünden und Aufgabenträgern auf eine Integration von Carsharing hinwirken sowie die Suche, Beantragung und Genehmigung nach geeigneten Standorten für die physische multimodale Verknüpfung je nach Rechtslage durchführen bzw. unterstützen.
Wirtschaftliche Bewertung	Eine Integration des Carsharings in multimodale Wegeketten steigert die Attraktivität des Umweltverbunds und ermöglicht zusätzliche Einnahmen sowie ggf. Kostensenkungen durch Effizienzgewinne bei allen Beteiligten. Dem stehen Investitions- und Betriebskosten für die Integration der Systeme gegenüber. Zudem sind die Rechte an den genutzten Daten zu beachten. Zahlreiche erfolgreiche Beispiele sind in Deutschland zu finden, darunter regiomove in Karlsruhe, der „Mobilitätsshop Hannover“,

	switchh in Hamburg, Jelbi in Berlin, MOBI in Dresden und weitere Angebote in z.B. Mainz und Osnabrück (VCD 2017).
Forderungen an Bund und EU	Der nötige rechtliche Rahmen für eine Integration besteht bereits.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / Niedrig / **Hoch** / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Durch eine stärkere Präsenz in den multimodalen Wegen erschließen sich neue Kundengruppen. Diese wurden in den letzten Jahren aber häufig in der Größe überschätzt. Die meisten täglichen und damit habitualisierten Wege benötigen keine vergleichsweise kostenintensive Carsharing-Komponente, hier sind eher die unregelmäßig durchgeführten Wegeketten interessant. Daher sind die Standorte am attraktivsten, die gleichzeitig den ÖPNV anbinden *und* Anwohnende im direkten Umfeld ansprechen. **Klimaeffekt:** Die durch eine stärkere Nutzung erreichte Verkehrsvermeidung und -verlagerung sowie Reduktion des Fahrzeugbestand tragen zur Senkung der Treibhausgase bei (Umweltbundesamt 2022).
Stadt-Land-Unterschiede	Die Maßnahmen können aufgrund des in der Regel stärker ausgebauten multimodalen Angebots in städtischen Räumen leichter umgesetzt werden.
Referenzen und Quellen	Dresdner Verkehrsbetriebe (2023): MOBI- Fahr doch, was du willst!, https://www.mobi-dresden.de/de-de/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Knie et al. (2012): E-Carsharing als Bestandteil multimodaler Angebote, in: Internationales Verkehrswesen (64) 1 | 2012. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2022): Carsharing im öffentlichen Raum- Handlungsmöglichkeiten für Kommunen in Baden-Württemberg, Carsharing im öffentlichen Raum: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (baden-wuerttemberg.de), letzter Zugriff: 25.11.2023. Umweltbundesamt (Hrsg.) (2022): Teilbericht – Abschätzung von THG-Einsparungen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum. Texte 48/2022, https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/abschaetzung-von-thg-einsparungen-von-massnahmen, letzter Zugriff: 25.11.2023. Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. (2017): Multimodal unterwegs. Handlungsempfehlungen zur Umsetzung multimodaler Verkehrsangebote,

	https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Multimodalitaet/Multimodal_unterwegs_-_Digitale_Infomappe_VCD.pdf, letzter Zugriff: 20.12.2023.

3.3 Handlungsfeld 2: Förderung der Carsharing-Branche

Teilbereich 2.A: "Förderung Carsharing-Unternehmen und-Betrieb"	
Zielstellung: Carsharing-Unternehmen sollen in der Entwicklung ihres Angebotes an Orten und bei Aufgaben, die nicht eigenwirtschaftlich bewältigt werden können, unterstützt werden.	
Maßnahme	2.A.1. "Starthilfe" in ökonomisch herausfordernden Umfeldern: Parkgebühren erlassen oder mindern
Beschreibung der Maßnahme	Die Parkgebühren für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Raum werden erlassen bzw. reduziert.
Landesaufgaben	Das Land muss die Parkgebührenverordnung anpassen, um die aktuellen Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts zu erfüllen. Hierbei können für Carsharing-Angebote landesweite Obergrenzen für die Parkgebühren oder auch eine vollständige Befreiung festgelegt werden.
Rolle der Kommunen	Die Kommunen sollten die Parkgebührenordnungen so anpassen, dass Carsharing-Fahrzeuge geringere oder keine Parkgebühren entrichten müssen. So werden beispielsweise in der gesamten Landeshauptstadt Stuttgart für Carsharing-Fahrzeuge keine Parkgebühren fällig (Landeshauptstadt Stuttgart 2023).
Wirtschaftliche Bewertung	Carsharing kann die gesellschaftlichen und Umweltkosten des Autoverkehrs reduzieren, was eine Förderung mittels reduzierter oder erlassener Parkgebühren wirtschaftlich rechtfertigt.
Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Förderung der positiven Wirkungen des Carsharings durch Entstehung weiterer Standorte, die bei Berechnung einer Parkgebühr nicht kostendeckend wären. **Klimaeffekt:** Entsprechend der positiven Wirkungen des Carsharings.
Stadt-Land-Unterschiede	Die Maßnahme ist aufgrund des höheren Grads an Parkraumbewirtschaftung im städtischen Raum von höherer Relevanz.

Referenzen und Quellen	Bundesverband CarSharing (2020): Bundesrat beschließt StVO-Novelle: Carsharinggesetz kann endlich vollständig umgesetzt werden, https://carsharing.de/blog/beitrag/200005914, letzter Zugriff: 21.12.2023. Landeshauptstadt Stuttgart (2023): Carsharing in Stuttgart im Aufwind, https://jetztklimachen.stuttgart.de/carsharing-in-stuttgart, letzter Zugriff: 21.12.2023. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2021): Neue Parkgebühren-Verordnung wertet Straßenraum auf, https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/neue-parkgebuehren-verordnung-wertet-strassenraum-auf/, letzter Zugriff: 21.12.2023. Umweltbundesamt (2011): Weniger Einkommen, mehr Lärm und Abgase- Sozial Benachteiligte sind oft stärker belastet, https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/weniger-einkommen-mehr-laerm-abgase-sozial, letzter Zugriff: 25.11.2023. Umweltbundesamt (Hrsg.) (2022): Teilbericht – Abschätzung von THG-Einsparungen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum. Texte 48/2022, https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/abschaetzung-von-thg-einsparungen-von-massnahmen, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 2.A: "Förderung Carsharing-Unternehmen und-Betrieb"	
Zielstellung: Carsharing-Unternehmen sollen in der Entwicklung ihres Angebotes an Orten und bei Aufgaben, die nicht eigenwirtschaftlich bewältigt werden können, unterstützt werden.	
Maßnahme	2.A.2. "Starthilfe" in ökonomisch herausfordernden Umfeldern: Wohnortnahe Carsharing-Standorte realisieren
Beschreibung der Maßnahme	Carsharing-Unternehmen werden bei der Errichtung wohnortnaher Standorte unterstützt durch Bereitstellung entsprechender Flächen.
Landesaufgaben	Das Land verfügt nicht über notwendigen Flächen in den Kommunen und sollte daher die Kommunen durch ein finanzielles Förderprogramm zur Einrichtung neuer Stationen für Carsharing im Zeitraum 2025 – 2030 motivieren. In dem Förderprogramm müssen auch Mittel zur Erstellung von Ladesäulen und Marketingmaßnahmen enthalten sein - die reine Erstellung von Infrastruktur ist nicht mehr zeitgemäß (siehe Maßnahme 2.B.1).
Rolle der Kommunen	Die Kommunen sollten wohnortnahe Stellplätze im öffentlichen Raum exklusiv für das Carsharing bereitstellen und zudem durch das Erlassen bzw. Senken von Parkgebühren (siehe 2.A.1) das Parken von Carsharing-Fahrzeugen in der gesamten Kommune erleichtern.
Wirtschaftliche Bewertung	Carsharing kann die gesellschaftlichen und Umweltkosten des Autoverkehrs gerade dann reduzieren, wenn eine Veränderung der Alltagsmobilität am Wohnort erreicht wird (Umweltbundesamt 2022). Diese Einsparungen rechtfertigen eine Bevorrechtigung bei der Nutzung des öffentlichen Raums. Wenn die Kommune nicht nur Stellplätze bereitstellt, sondern im nachgewiesenen Substitutionsverhältnis reduziert (z.B. ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt vier Stellplätze), kann in größerem **Umfang Fläche für andere Zwecke wie z.B. Begrünung oder Einzelhandel** generiert werden.
Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / Niedrig / **Hoch** / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / Hoch / **Sehr hoch** **Verkehrliche Wirkung:** Wohnortnahe Stellplätze können einen besonders starken Effekt auf das Verkehrsverhalten haben, wenn die

	Alltagsmobilität verändert wird. So kann eine Verkehrsvermeidung und-verlagerung sowie ein geringerer Fahrzeugbestand ermöglicht werden. **Klimaeffekt:** Die Maßnahme zielt auf eine direkte Verminderung der Fahrzeugzahl in den verdichteten Bereichen. Eine über die reine Fahrzeugzahl hinausgehende Reduzierung von Stellplätzen kann dabei durch zusätzliche Begrünung positive Mikroklimaeffekte haben.
Stadt-Land-Unterschiede	Die Maßnahme ist sowohl für den ländlichen als auch den städtischen Raum relevant.
Referenzen und Quellen	Bundesverband CarSharing (ohne Datum): Fact Sheet- Verkehrsentlastung durch CarSharing, https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/umweltbilanz/verkehrsentlastung-durch-carsharing, letzter Zugriff: 21.12.2023. Bundesverband CarSharing (2020): Bundesrat beschließt StVO-Novelle: Carsharinggesetz kann endlich vollständig umgesetzt werden, https://carsharing.de/blog/beitrag/200005914, letzter Zugriff: 21.12.2023. Landeshauptstadt Stuttgart (2023): Carsharing in Stuttgart im Aufwind, https://jetztklimachen.stuttgart.de/carsharing-in-stuttgart, letzter Zugriff: 21.12.2023. Umweltbundesamt (2011): Weniger Einkommen, mehr Lärm und Abgase- Sozial Benachteiligte sind oft stärker belastet, https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/weniger-einkommen-mehr-laerm-abgase-sozial, letzter Zugriff: 25.11.2023. Umweltbundesamt (Hrsg.) (2022): Teilbericht – Abschätzung von THG-Einsparungen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum. Texte 48/2022, https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/abschaetzung-von-thg-einsparungen-von-massnahmen, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 2.A: "Förderung Carsharing-Unternehmen und-Betrieb"	
Zielstellung: Carsharing-Unternehmen sollen in der Entwicklung ihres Angebotes an Orten und bei Aufgaben, die nicht eigenwirtschaftlich bewältigt werden können, unterstützt werden.	
Maßnahme	2.A.3. "Starthilfe" in ökonomisch herausfordernden Umfeldern: Förderprogramm "Betrieb" für defizitäre Standorte
Beschreibung der Maßnahme	Der Aufbau eines größeren Carsharing-Netzes in derzeit noch nachfrageschwachen Siedlungsbereichen wird durch einen Betriebskostendefizitausgleich ermöglicht. Wenn Anlaufkosten über eine „Anschubfinanzierung“ reduziert werden, können Standorte realisiert werden, bei dem die zumeist mittelständischen Carsharing-Unternehmen nicht aktiv werden würden.
Landesaufgaben	Die direkte Subventionierung privater Carsharing-Anbieter durch das Land ist nicht zielführend, die Mittel sollten daher durch die Kommunen für die lokale Steuerung der Leistungen eingesetzt werden können. Der Aufbau eines Netzes kann kostenintensiv sein, dies gilt entsprechend auch für die Kontrolle der Verwendung der Fördermittel. Ggf. sind daher pauschale Zahlungen eine Möglichkeit. Eine Alternative kann die Kopplung an ein Förderprogramm für Betreiber und deren IT-Dienstleister sein, um standardisierte und fördermittelkonforme Reportings zu generieren, mit dem die Betriebskennziffern schnell nachvollzogen und Defizite zeitnah ausgeglichen werden können.
Rolle der Kommunen	Die Kommunen übernehmen für die lokale Steuerung der Förderungen in Abstimmung mit den lokalen Carsharing-Unternehmen. Hierbei müssen die Förderungen für alle Marktakteure zugänglich sein, als Verfahren sollten Antragsverfahren bevorzugt und Ausschreibungsverfahren möglichst vermieden werden. Es muss dabei beachtet werden, dass einerseits die unternehmerische Freiheit des Anbieters z.B. in der Wahl der angebotenen Fahrzeuge nicht unverhältnismäßig eingeschränkt wird, andererseits aber das Unternehmen auch die notwendigen Maßnahmen im Marketing ergreift, um die Defizite möglichst bald zu reduzieren. Um dies zu motivieren, kann ggf. ein Eigenanteil durch das Fördermittelprogramm verlangt werden.
Wirtschaftliche Bewertung	Neben den positiven Arbeitsplatzeffekten bei den für den Betrieb notwendigen Dienstleistern fördern Carsharing-Standorte nach wissenschaftlichen Erkenntnissen auch den lokalen Einzelhandel,

	da Nutzer:innen vermehrt auf den Einkauf auf der „grünen Wiese“ verzichten.
Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / Niedrig / **Hoch** / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie:** Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Im Rahmen der bekannten positiven Effekte des Carsharings. **Klimaeffekt:** Im Rahmen der bekannten positiven Effekte des Carsharings.
Stadt-Land-Unterschiede	./.
Referenzen und Quellen	n.n.

Teilbereich 2.A: "Förderung Carsharing-Unternehmen und-Betrieb"	
Zielstellung: Carsharing-Unternehmen sollen in der Entwicklung ihres Angebotes an Orten und bei Aufgaben, die nicht eigenwirtschaftlich bewältigt werden können, unterstützt werden.	
Maßnahme	2.A.4. "Starthilfe" in ökonomisch herausfordernden Umfeldern: White Label IT-Angebot für kleine lokale Unternehmen / Vereine
Beschreibung der Maßnahme	Kleinen Unternehmen wird durch das Land ein Zugang zu einem Buchungssystem zur Verfügung gestellt.
Landesaufgaben	Ausschreibung für den Betrieb eines landesweit verfügbaren Carsharing- Buchungssystems
Rolle der Kommunen	./.
Wirtschaftliche Bewertung	Die IT-Dienstleistungen für die Branche sind inzwischen sehr umfangreich und sehr einfach und transparent zu recherchieren. Ein sehr gut aufgestellter Dienstleistermarkt arbeitet in einem funktionierenden Wettbewerb. Dies führt insgesamt zu vergleichsweise niedrigen Kosten pro Fahrzeug und Monat. Ein Investment durch das Land würde sich daher nur lohnen, wenn es mit weiteren Angeboten und Leistungen verbunden wird, um den Aufwand rentabel zu halten. Dies wäre z.B. gegeben, wenn das Land ein eigenes Corporate-Carsharing-Programm nutzt (siehe Maßnahme 1.B.2 und 3.B.1), um eigene Fahrzeuge zu verwalten. Hier könnten dann in einem mandanten-fähigen Programm leicht weitere Standorte verwaltet und auch nach außen angeboten werden. Alternativ kann es mit einem Ansatz der Förderung lokaler Inkubatoren (Maßnahme 3.A.2) kombiniert werden, der über die IT-Lösung hinausgeht und Organisations- und Finanzierungsformen mitbetrachtet.
Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: **Sehr gering** / Gering / Hoch / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** nicht messbar

	Klimaeffekt: nicht messbar
Stadt-Land-Unterschiede	./.
Referenzen und Quellen	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (ohne Datum): Dörpsmobil SH, https://www.de.digital/DIGITAL/Redaktion/DE/Smart-City-Navigator/Projekte/dorpsmobil-sh.html, letzter Zugriff: 25.11.2023. Dörpsmobil: https://www.doerpsmobil-sh.de/, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 2.A: "Förderung Carsharing-Unternehmen und-Betrieb"	
Zielstellung: Carsharing-Unternehmen sollen in der Entwicklung ihres Angebotes an Orten und bei Aufgaben, die nicht eigenwirtschaftlich bewältigt werden können, unterstützt werden.	
Maßnahme	2.A.5. Förderprogramm "Forschung- und Entwicklung" Schwerpunkt Digitalisierung
Beschreibung der Maßnahme	Die Digitalisierung der Sharing-Angebote senkt die Kosten und verbessert die Skalierungsmöglichkeiten. Als Beispiel hierfür können digitale Tankkarten dienen, die in die Nutzer-App integriert sind und damit das kostenaufwändige Handling von Plastikkarten in den Fahrzeugen ersetzen. Weitere Themen, die mit Forschungs- und Entwicklungsprogrammen unterstützt werden können sind ohne Anspruch auf Vollständigkeit: • Integrierte Buchungs- und Auskunftssysteme • Sammlung, Verarbeitung und Nutzung Mobilitätsdaten • Vereinfachung Zugangssysteme, ggf. in Kooperation mit Automobilindustrie • Integration der unterschiedlichen Carsharing-Angebote (Stationsbasiert / Free Floating / P2P / Corporate-Carsharing) in ein Unternehmen / eine App • Roaming zwischen den Angeboten Stationsbasiert / Free Floating / P2P / Corporate-Carsharing
Landesaufgaben	Bereitstellung eines Förderprogramms bzw. Eingliederung in eine existierendes Programmumfeld. Hierbei müssen Fördermöglichkeiten geschaffen werden, die den zumeist mittelständischen Unternehmen der Branche einen niedrigschwelligen Zugang geben. Hierbei kann die Förderung einzelner, kleiner Maßnahmen mit der Perspektive einer späteren Integration in größere Systeme zielführender sein als eine zu starke Erwartungshaltung an eine sofortige Verknüpfung mit entsprechend hoher Komplexität. Hier ist es wichtig, die Partner im Markt auf Augenhöhe einzubinden. Eine erzwungene Freigabe aller Daten inkl. der Buchungsdaten oder auch ein erzwungenes Roaming zwischen den Unternehmen würde insbesondere kleine Unternehmen gefährden, deren erfolgreichste Standorte von Wettbewerbern auf der Basis der öffentlich verfügbaren Daten nachgeahmt werden können. Dies wäre auch ein Widerspruch zu dem Ziel, kleinere Unternehmen oder Vereine im regionalen Kontext zu fördern (siehe Maßnahme 2.A.3).

Rolle der Kommunen	./.
Wirtschaftliche Bewertung	Die Entwicklung neuer digitaler Lösungen ist als strategische Komponente gesellschaftlich auf nahezu allen Ebenen akzeptiert und auch gewollt. Digitale Lösungen ermöglichen höhere Effizienz und damit niedrigere Kosten als auch die Schaffung neuer, digitalbasierte Geschäftsmodelle. Dies rechtfertigt auch in der makroökonomischen Betrachtung eine hohe Priorisierung.
Forderungen an Bund und EU	Integration von (Car-)Sharing-Fragestellungen in bundesdeutsche und europäische Förderprogramme.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie:** Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Abhängig von Ausrichtung und Nutzen der einzelnen digitalen Entwicklung. **Klimaeffekt:** Abhängig von Ausrichtung und Nutzen der einzelnen digitalen Entwicklung.
Stadt-Land-Unterschiede	Keine. Allerdings können sich die digitalen Lösungen durchaus auf spezifische Herausforderungen in der Stadt oder in den Regionen beziehen und damit nur in einem Bereich einsetzbar sein.
Referenzen und Quellen	./.

Teilbereich 2.B: "Fuhrparkelektrifizierung & Ladesäulenmanagement"	
Zielstellung: Die Umstellung auf Elektrofahrzeuge inkl. Ladeinfrastruktur ist derzeit für Carsharing-Unternehmen insbesondere im öffentlichen Raum kaum kostendeckend abzubilden. Der Markt für Ladeinfrastruktur und die entsprechende Stromversorgung ist fragmentiert, für kleinere Marktteilnehmende schwer durchschaubar und in starker Bewegung. Das Land unterstützt daher die Entwicklung neuer Ladekonzepte und Finanzierungsmöglichkeiten.	
Maßnahme	2.B.1. Förderung Aufbau und Betrieb exklusiver Ladesäulen an Carsharing-Standorten
Beschreibung der Maßnahme	Das Land Baden-Württemberg fördert die Errichtung und den Betrieb von Ladeinfrastruktur für Carsharing-Angebote, unabhängig vom Betriebskonzept. Dabei ist sowohl die richtige Mischung von Schnell- und Langsam-Ladesäulen, die Kombination mit öffentlichen Ladepunkten sowie ein passendes Lademanagement für eine optimale Auslastung von Fahrzeugen und Infrastruktur zu berücksichtigen (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2022).
Landesaufgaben	Das Land fördert privilegierte Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für Carsharing-Fahrzeuge. Inwieweit die im aktuellen Förderprogramm Charge@BW vorgesehene auf 50 % begrenzte exklusive Nutzbarkeit der Ladepunkte für Carsharing-Angebote vom Markt angenommen wird, muss sich noch zeigen. Hier sollte ggf. mit einem stärker auf Carsharing-Unternehmen zugeschnittenen Förderprogramm gearbeitet werden, um die angestrebte Hochlaufkurve stärker zu unterstützen.
Rolle der Kommunen	Die Kommunen können unterstützend tätig werden, indem sie den Zugang zu Stellplätzen ermöglichen, an denen auch geeignete Ladeinfrastruktur genutzt/errichtet werden kann. Eine Unterscheidung in **zentrale Hubs** mit Ladesäulen und mehreren Carsharing-Fahrzeugen unterschiedlicher Größen und **kleineren Satelliten-Stationen** ohne Ladesäule kann in der Hochlaufkurve schnellere Erfolge ermöglichen. Die Kommunen sollten eine integrierte Planung von Ladeinfrastruktur für die Anforderungen des kommunalen Fuhrparks, des öffentlichen Ladens und des Carsharings anstreben. Bei Ausschreibungen ist die Abstimmung der Laufzeiten von Sondernutzungen und der Nutzung der Ladesäule nötig.
Wirtschaftliche Bewertung	Die Errichtung und der Betrieb eigener (Schnell-)Ladeinfrastruktur **im öffentlichen Raum** ist für viele Carsharing-Anbieter aktuell unwirtschaftlich.

	Ein Förderprogramm, das Synergien mit anderen Formen des Ladens schafft (öffentliches Laden, Fuhrpark) kann die Fixkosten senken und je nach Konzept eine höhere Auslastung der Infrastruktur ermöglichen (Bundesverband CarSharing 2023). Dem stehen Einsparungen bei externen Kosten für die öffentliche Hand und die Allgemeinheit gegenüber. Die häufig diskutierte Nutzung von Carsharing-Flotten als Vehicle-to-Grid-Zwischenspeicher muss hierbei sehr kritisch hinterfragt werden. Trotz gut vorhersagbarer Nutzungsmuster und Netzanschlusszeiten sollte den Nutzenden möglichst immer ein vollständig geladenes Fahrzeug zur Verfügung stehen, um der „Reichweitenangst“ ein attraktives Angebot entgegensetzen zu können.
Forderungen an Bund und EU	Der Bund sollte die laufenden und geplanten Förderprogramme für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur zügig umsetzen und ggf. nachsteuern, sollte der Bedarf nicht gedeckt werden können (Bundesregierung 2023). Die EU hat durch die Überarbeitung der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und den dort festgesetzten Ausbauzielen bereits wichtige Weichen gestellt (Rat der Europäischen Union 2023).
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / Niedrig / Hoch / **Sehr hoch** **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Die Förderung von Ladeinfrastruktur kann den Anteil von Elektrofahrzeugen im Carsharing weiter steigern und so zu einer Effizienzsteigerung beitragen. Neuinduzierte Verkehre sind aufgrund der Kostenstruktur im Carsharing grundsätzlich nicht in größerem Umfang anzunehmen. **Klimaeffekt:** Ein höherer Anteil von Elektrofahrzeugen im Carsharing wird zu einer Senkung der spezifischen Treibhausgasemissionen führen.
Stadt-Land-Unterschiede	Der ländliche Raum könnte in besonderem Maße von der Förderung von Ladeinfrastruktur profitieren, da dort der Ausbau von Ladeinfrastruktur bisher oftmals weniger schnell vorankommt und die Auslastung der Ladesäulen ist geringer ist (Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur 2020).
Referenzen und Quellen	Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (2023): Elektromobilität- Neue Förderungen für Ladeinfrastruktur, https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/ladeinfrastruktur-foerderung-2199410, letzter Zugriff: 25.11.2023.

	Bundesverband CarSharing (2023): Positionspapier: Elektrifizierung des CarSharing, https://carsharing.de/themen/elektromobilitaet/elektrifizierung-des-carsharing, letzter Zugriff: 25.11.2023. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2023): Förderung Ladeinfrastruktur, https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/land-startet-grossflaechige-foerderung-von-ladeinfrastruktur-1, letzter Zugriff 15.02.2024 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2022): Carsharing im öffentlichen Raum- Handlungsmöglichkeiten für Kommunen in Baden-Württemberg, https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/carsharing-im-oeffentlichen-raum/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (2020): Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf, https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/11/Studie_Ladeinfrastruktur-nach-2025-2.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Rat der Europäischen Union (2023): Infrastruktur für alternative Kraftstoffe: Rat verabschiedet neuen Rechtsakt für mehr Ladestationen und Tankstellen in ganz Europa, https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/07/25/alternative-fuels-infrastructure-council-adopts-new-law-for-more-recharging-and-refuelling-stations-across-europe/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Umweltbundesamt (2011): Weniger Einkommen, mehr Lärm und Abgase- Sozial Benachteiligte sind oft stärker belastet, https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/weniger-einkommen-mehr-laerm-abgase-sozial, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 2.B: "Fuhrparkelektrifizierung & Ladesäulenmanagement"	
Zielstellung: Die Umstellung auf Elektrofahrzeuge inkl. Ladeinfrastruktur ist derzeit für Carsharing-Unternehmen insbesondere im öffentlichen Raum kaum kostendeckend abzubilden. Der Markt für Ladeinfrastruktur und die entsprechende Stromversorgung ist fragmentiert, für kleinere Marktteilnehmende schwer durchschaubar und in starker Bewegung. Das Land unterstützt daher die Entwicklung neuer Ladekonzepte und Finanzierungsmöglichkeiten.	
Maßnahme	2.B.2. Nutzung privater Schnellladeangebote
Beschreibung der Maßnahme	Derzeit werden durch private Betreiber Schnelllader auf den Flächen Dritter bereitgestellt, so z.B. bei Einzelhändlern, Baumärkten und anderen Einrichtungen. Hier können zumeist Privatkunden während des Einkaufs / Aufenthalts ihren Wagen „auftanken“. Im Rahmen dieser Maßnahme soll das Laden von Carsharing-Fahrzeugen an privater (Schnell-)Ladeinfrastruktur erleichtert werden.
Landesaufgaben	Das Land unterstützt bzw. initiiert im Bundesrat eine Regelung zum Roaming an Ladesäulen, vergleichbar zu Regelungen bei Strom- und Mobilfunknetzen. Eine Preisobergrenze sollte ebenfalls gesetzlich verankert werden, um Prohibitivpreise auszuschließen. Ergänzend kann das Land finanzielle Unterstützung für Unternehmen gewähren, die ihre Flotten elektrisch betreiben und dies an die jeweilige Stromrechnung koppeln. So könnte das Laden an Schnelladern durch Kunden während der Fahrt attraktiver werden als die kostenintensive und infrastrukturell aufwändige Stellung von Ladesäulen an einzelnen Carsharing-Standorten. Zu prüfen ist ein Pilotprojekt, in dem das Land eigene Flächen an einen privaten Ladeparkbetreiber verpachtet mit einer Vorgabe zur Bereitstellung von Flächen für Carsharing-Unternehmen, die dort ihre Fahrzeuge laden, warten und pflegen können.
Rolle der Kommunen	Die Kommunen können durch die Unterstützung des Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur (beispielsweise durch zügige Genehmigungsverfahren) einen Beitrag zur Verfügbarkeit der nötigen (Schnell-)Ladesäulen leisten. Auch oben genanntes Pilotprojekt kann durch die Bereitstellung von Flächen unterstützt werden.
Wirtschaftliche Bewertung	Das Laden an öffentlicher Ladeinfrastruktur Dritter ist zumeist mit höheren Kosten als das Laden an eigener Ladeinfrastruktur verbunden. Förderprogramme können diese Nachteile ausgleichen. Zugleich kann der Bedarf an Ausbau gesonderter Ladeinfrastruktur für das Carsharing reduziert werden, was dort Kosten spart. Zudem

	werden durch elektrisches Carsharing externe Kosten für die öffentliche Hand und die Allgemeinheit eingespart.
Forderungen an Bund und EU	Der Bund sollte die laufenden und geplanten Förderprogramme für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur zügig umsetzen und ggf. nachsteuern, sollte der Bedarf nicht gedeckt werden können (Bundesregierung 2023). Die EU hat durch die Überarbeitung der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und den dort festgesetzten Ausbauzielen bereits wichtige Weichen gestellt (Rat der Europäischen Union 2023).
Stadt-Land-Unterschiede	Der ländliche Raum könnte in besonderem Maße von der Förderung von Ladeinfrastruktur profitieren, da dort der Ausbau von Ladeinfrastruktur bisher oftmals weniger schnell vorankommt und die Auslastung der Ladesäulen ist geringer ist (Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur 2020).
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Besserer Zugang zu Schnellladeinfrastruktur kann den Anteil von Elektrofahrzeugen im Carsharing weiter steigern und so zu einer Effizienzsteigerung beitragen. **Klimaeffekt:** Ein höherer Anteil von Elektrofahrzeugen im Carsharing wird zu einer Senkung der spezifischen Treibhausgasemissionen führen.
Referenzen und Quellen	Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (2023): Elektromobilität- Neue Förderungen für Ladeinfrastruktur, https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/ladeinfrastruktur-foerderung-2199410, letzter Zugriff: 25.11.2023. Bundesverband CarSharing (2023): Positionspapier: Elektrifizierung des CarSharing, https://carsharing.de/themen/elektromobilitaet/elektrifizierung-des-carsharing, letzter Zugriff: 25.11.2023. Free2Move/ShareNow (2023): Tanken & Aufladen, https://www.share-now.com/de/de/faq/fueling-and-charging/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2022): Carsharing im öffentlichen Raum- Handlungsmöglichkeiten für Kommunen in Baden-Württemberg, https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/carsharing-im-oeffentlichen-raum/, letzter Zugriff: 25.11.2023.

	Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (2020): Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf, https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/11/Studie_Ladeinfrastruktur-nach-2025-2.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Rat der Europäischen Union (2023): Infrastruktur für alternative Kraftstoffe: Rat verabschiedet neuen Rechtsakt für mehr Ladestationen und Tankstellen in ganz Europa, https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/07/25/alternative-fuels-infrastructure-council-adopts-new-law-for-more-recharging-and-refuelling-stations-across-europe/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Umweltbundesamt (2011): Weniger Einkommen, mehr Lärm und Abgase- Sozial Benachteiligte sind oft stärker belastet, https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/weniger-einkommen-mehr-laerm-abgase-sozial, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 2.B: "Fuhrparkelektrifizierung & Ladesäulenmanagement"	
Zielstellung: Die Umstellung auf Elektrofahrzeuge inkl. Ladeinfrastruktur ist derzeit für Carsharing-Unternehmen insbesondere im öffentlichen Raum kaum kostendeckend abzubilden. Der Markt für Ladeinfrastruktur und die entsprechende Stromversorgung ist fragmentiert, für kleinere Marktteilnehmende schwer durchschaubar und in starker Bewegung. Das Land unterstützt daher die Entwicklung neuer Ladekonzepte und Finanzierungsmöglichkeiten.	
Maßnahme	2.B.3. Ladesäule: Entwicklung von Mischnutzungen, Lademanagement und weiteren Nutzungskonzepten
Beschreibung der Maßnahme	Digitale Lösungen im Bereich Elektrofahrzeuge und Ladesysteme werden als Innovationsschwerpunkt in Landesstrategien für Digitalisierung definiert und neue Konzepte für (dynamische) Mischnutzung und Lademanagement, etc. entwickelt. Neue Möglichkeiten, wie beispielsweise spezielle Reservierungsmöglichkeiten für Carsharing-Fahrzeuge an Schnellladeparks könnten dabei in Betracht kommen.
Landesaufgaben	Das Land unterstützt die Entwicklung von Brokern/Plattformen, die eine Gesamtlösung von Fahrzeug und Ladeinfrastruktur liefern können.
Rolle der Kommunen	Die Kommunen können an Pilotprojekten teilnehmen.
Wirtschaftliche Bewertung	Die Errichtung und der Betrieb eigener Infrastruktur ist für viele Carsharing-Anbieter nicht wirtschaftlich tragfähig, weshalb neue Konzepte benötigt werden. Durch neue Lösungen können die Investitions- und Betriebskosten gesenkt und so die Attraktivität des Carsharings insgesamt gesteigert werden.
Forderungen an Bund und EU	Das Roaming zwischen verschiedenen Betreibern von Ladeinfrastruktur („Charge Point Operators“) sowie Dienstleistern („Mobility Service Providers“) muss langfristig über gesetzlich standardisierte Schnittstellen garantiert werden, ähnlich den gesetzlich definierten Standards im Mobilfunk-, Energie- oder Bankensektor.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten: Sehr niedrig** / Niedrig / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / **Gering** / Hoch / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Aufgrund der offenen Maßnahmenformulierung hier nicht abschätzbar

	Klimaeffekt: Aufgrund der offenen Maßnahmenformulierung hier nicht abschätzbar
Stadt-Land-Unterschiede	Maßnahmen zur Senkung der Investitions- und Betriebskosten sind sowohl im städtischen als auch ländlichen Raum relevant, jedoch aufgrund einer oftmals geringeren Auslastung der Ladeinfrastruktur in größerem Maße im ländlichen Raum.
Referenzen und Quellen	Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland (2023): Elektromobilität- Neue Förderungen für Ladeinfrastruktur, https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/ladeinfrastruktur-foerderung-2199410, letzter Zugriff: 25.11.2023. Bundesverband CarSharing (2023): Positionspapier: Elektrifizierung des CarSharing, https://carsharing.de/themen/elektromobilitaet/elektrifizierung-des-carsharing, letzter Zugriff: 25.11.2023. Free2Move/ShareNow (2023): Tanken & Aufladen, https://www.share-now.com/de/de/faq/fueling-and-charging/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg/Strategiedialog Automobilwirtschaft Baden-Württemberg (2022): Carsharing: Geschäftsmodelle, Daten und Flächennutzung der zukünftigen Mobilität 2021/2022, Empfehlungspapier der Arbeitsgruppe A im Handlungsfeld 5, https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/22141_Empfehlungspapiere_TF_5_-_AG_A_RZ.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2022): Carsharing im öffentlichen Raum- Handlungsmöglichkeiten für Kommunen in Baden-Württemberg, https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/carsharing-im-oeffentlichen-raum/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (2020): Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf, https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/11/Studie_Ladeinfrastruktur-nach-2025-2.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Rat der Europäischen Union (2023): Infrastruktur für alternative Kraftstoffe: Rat verabschiedet neuen Rechtsakt für mehr Ladestationen und Tankstellen in ganz Europa, https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/07/25/alternative-fuels-infrastructure-council-adopts-new-law-for-more-recharging-and-refuelling-stations-across-europe/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Umweltbundesamt (2011): Weniger Einkommen, mehr Lärm und Abgase- Sozial Benachteiligte sind oft stärker belastet,

	https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/weniger-einkommen-mehr-laerm-abgase-sozial, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 2.C: "Rechtliche Absicherung"	
Zielstellung: Die Maßnahmen und Handlungsfelder werden rechtlich abgesichert. Die bestehenden rechtlichen Instrumente, insbesondere des Straßengesetzes, werden angepasst, um es den Kommunen zu erleichtern, Carsharing im öffentlichen Straßenraum einfacher, zielgenauer und rechtssicherer zu etablieren.	
Maßnahmen	Siehe hierzu den Anhang 2.0 „Rechtliche Rahmenbedingungen“

3.4 Handlungsfeld 3: Kommunikation

Teilbereich 3.A: "Ausbildung und Support"	
Zielstellung: Ausbildung und direkte Unterstützung sind wichtig für Entscheidungen auf der lokalen Ebene. Handbücher zum Thema Carsharing stehen bereits zur Verfügung und können als Grundlage für weitere Angebote dienen. Neben der Ausbildung von Mitarbeitenden auf der kommunalen Ebene sollte überlegt werden, wie kommunale Antrags- und Ausschreibungsverfahren durch das Land gezielt unterstützt werden können.	
Maßnahme	3.A.1. Motivation bürgerlichen Engagements
Beschreibung der Maßnahme	Analog zu den Bürgerbus-Vereinen werden durch das Land Carsharing-Vereine gezielt gefördert. Als Teil der Förderung bürgerlichen Engagements werden Vereine bei der Anschaffung und dem Betrieb von Carsharing-Fahrzeugen unterstützt.
Landesaufgaben	Das Land setzt ein Förderprogramm auf und beauftragt die Kommunen mit der lokalen Umsetzung.
Rolle der Kommunen	Die Umsetzung vor Ort liegt bei den Kommunen mit einem „kurzen Draht“ zu den Akteuren vor Ort.
Wirtschaftliche Bewertung	Aus Vereinen können funktionierende Kleinunternehmen entstehen, die als Nukleus für weiteres Engagement fungieren.
Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie:** Sehr gering / **Gering** / Hoch / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Im Rahmen der bekannten Carsharing-Entlastungseffekte. **Klimaeffekt:** siehe verkehrliche Wirkung
Stadt-Land-Unterschiede	Dies ist eine Maßnahme für dünner besiedelte Gebiete. Dort kann die Maßnahme im Einzelnen vor Ort sehr wirksam sein, wie diverse sehr erfolgreiche Carsharing-Vereine beweisen. Allerdings ist dies im Gesamtmarkt ein eher kleinerer Baustein, daher wird die Wirksamkeit mit „gering“ eingestuft.

Referenzen und Quellen	proBürgerBus Baden-Württemberg e.V.: https://pro-buergerbus-bw.de/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Beispiel für einen erfolgreicher Verein: „Erding: Carsharing gibt Vollgas“, https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/carsharing-verkehrswende-umweltschutz-e-mobilitaet-mobilitaet-auto-verkehr-carsharing-erding-1.5776538

Teilbereich 3.A: "Ausbildung und Support"	
Zielstellung: Ausbildung und direkte Unterstützung sind wichtig für Entscheidungen auf der lokalen Ebene. Handbücher zum Thema Carsharing stehen bereits zur Verfügung und können als Grundlage für weitere Angebote dienen. Neben der Ausbildung von Mitarbeitenden auf der kommunalen Ebene sollte überlegt werden, wie kommunale Antrags- und Ausschreibungsverfahren durch das Land gezielt unterstützt werden können.	
Maßnahme	3.A.2. Förderung lokaler Inkubatoren
Beschreibung der Maßnahme	Lokale Inkubatoren können neue Initiativen und Unternehmen im Bereich Carsharing auf dem Weg von der Idee zur Umsetzung unterstützen und so für eine größere Verbreitung der Carsharing-Angebote in der Fläche sorgen. Dieser Ansatz wurde beispielsweise beim „Dörpsmobil Schleswig-Holstein“ erfolgreich verfolgt (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, ohne Datum).
Landesaufgaben	Das Land sollte in den geplanten Förderprogrammen das Potenzial von Inkubatoren berücksichtigen.
Rolle der Kommunen	Die Kommunen können durch eine Stärkung der Rolle der Klimaschutzmanager sowie durch die Einrichtung bzw. Unterstützung lokaler Inkubatoren neue Anreize für die Verbreitung des Carsharings setzen. Andere Maßnahmen wie das Corporate-Carsharing durch Kommunen (siehe 1.B.2) können dabei Synergien erzeugen.
Wirtschaftliche Bewertung	Inkubatoren können das lokale Unternehmertum im Bereich Carsharing stärken und so zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen.
Forderungen an Bund und EU	Diese Maßnahmen können auf lokaler und Landesebene ergriffen werden. Bund und EU können ggf. durch die allgemeine Rahmensetzung für das Carsharing die Erfolgschancen von neuen Initiativen verbessern.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Die Einrichtung lokaler Inkubatoren kann die Zahl der Carsharing-Initiativen und-Fahrzeuge steigern und so die Effekte des Carsharings bei Verkehrsvermeidung,-verlagerung und-verbesserung ermöglichen (Umweltbundesamt 2022). **Klimaeffekt:** Die Maßnahme hat keinen direkten Klimaeffekt, kann dies jedoch indirekt durch die Stärkung des Carsharings leisten, das eine Verminderung von Fahrzeugbestand und Fahrleistung und

	damit Treibhausgasemissionen bewirken kann (Umweltbundesamt 2022).
Stadt-Land-Unterschiede	Der Ansatz kann sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum verfolgt werden.
Referenzen und Quellen	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (ohne Datum): Dörpsmobil SH, https://www.de.digital/DIGITAL/Redaktion/DE/Smart-City-Navigator/Projekte/dorpsmobil-sh.html, letzter Zugriff: 25.11.2023. Dörpsmobil: https://www.doerpsmobil-sh.de/, letzter Zugriff: 25.11.2023. Umweltbundesamt (Hrsg.) (2022): Teilbericht – Abschätzung von THG-Einsparungen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum. Texte 48/2022, https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/abschaetzung-von-thg-einsparungen-von-massnahmen, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 3.A: "Ausbildung und Support"	
Zielstellung: Ausbildung und direkte Unterstützung sind wichtig für Entscheidungen auf der lokalen Ebene. Handbücher zum Thema Carsharing stehen bereits zur Verfügung und können als Grundlage für weitere Angebote dienen. Neben der Ausbildung von Mitarbeitenden auf der kommunalen Ebene sollte überlegt werden, wie kommunale Antrags- und Ausschreibungsverfahren durch das Land gezielt unterstützt werden können.	
Maßnahme	3.A.3. Weiterbildung von Entscheidern und Sachbearbeitern
Beschreibung der Maßnahme	Es werden gezielte Weiterbildungsangebote an Entscheiderinnen und Entscheider sowie Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter gemacht, um diese in die Lage zu versetzen, den flächendeckenden Ausbau von Carsharing kompetent und effizient umsetzen zu können.
Landesaufgaben	Das Land sollte die Entwicklung und Durchführung der Weiterbildungsangebote koordinieren. Dazu kann beispielsweise eine Wissensplattform aufgebaut werden, die auf existierenden Handlungsleitfäden des Landes (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2022) aufbaut. Ein Schulungsprogramm sowie eine Reihe von Vernetzungstreffen können für eine schnelle Übertragung in die Praxis sorgen.
Rolle der Kommunen	Die Kommunen sollten die Weiterentwicklung der Kompetenzen im Bereich Carsharing gezielt fördern und dafür die Rolle der Klimaschutzmanager stärken sowie die Wahrnehmung der Weiterbildungsangebote (siehe oben) fördern.
Wirtschaftliche Bewertung	Die Koordinierung der Weiterbildungsangebote ermöglicht eine effiziente Wissensentwicklung in der Fläche und vermeidet so kostenintensive parallele Anstrengungen und vermeidbare Fehler. Den Kosten für die Entwicklung und Nutzung der Weiterbildungsangebote stehen Einsparungen bei der Umsetzung vor Ort sowie bei den externen Kosten für die öffentliche Hand und die Gesellschaft gegenüber.
Forderungen an Bund und EU	Weiterbildungsprogramme und der Austausch von Best Practice Beispielen sollte auch auf nationaler Ebene weiterhin gefördert und stärker ausgebaut werden (siehe u.a. SHARE-North 2023, Bundesministerium des Innern und für Heimat 2021).
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch

	Verkehrliche Wirkung: Die Maßnahme hat keine direkte verkehrliche Wirkung, wird aber mittelfristig deutlich zur Verbesserung des Carsharing-Angebotes und damit zur Verkehrsvermeidung und-verlagerung sowie zu Effizienzverbesserungen beitragen (Umweltbundesamt 2022). **Klimaeffekt:** Die direkten Klimaeffekte hängen von der Form der Durchführung der Weiterbildungsangebote (in Präsenz, online oder hybrid) ab. Indirekte Klimaeffekte ergeben sich, wenn die Maßnahmen zu einer Steigerung der Carsharing-Angebots führen und so Verkehre vermeiden, verlagern oder effizienter machen.
Stadt-Land-Unterschiede	Die Angebote sind sowohl für den städtischen als auch den ländlichen Raum relevant und geeignet.
Referenzen und Quellen	European Platform of Sustainable Urban Mobility Plans (2019): Integration of shared mobility approaches in sustainable urban mobility planning, https://www.eltis.org/sites/default/files/integration_of_shared_mobility_approaches_in_sustainable_urban_mobility_pl.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2022): Carsharing: Geschäftsmodelle, Daten und Flächennutzung der zukünftigen Mobilität 2021/2022, Empfehlungspapier der Arbeitsgruppe A im Themenfeld 5, https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/22141_Empfehlungspapiere_TF_5_-_AG_A_RZ.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2022): Carsharing im öffentlichen Raum Handlungsmöglichkeiten für Kommunen in Baden-Württemberg, https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/Carsharing_im_o__ffentlichen_Raum_10-2022_bf.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Umweltbundesamt (Hrsg.) (2022): Teilbericht – Abschätzung von THG-Einsparungen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum. Texte 48/2022, https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/abschaetzung-von-thg-einsparungen-von-massnahmen, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 3.A: "Ausbildung und Support"	
Zielstellung: Ausbildung und direkte Unterstützung sind wichtig für Entscheidungen auf der lokalen Ebene. Handbücher zum Thema Carsharing stehen bereits zur Verfügung und können als Grundlage für weitere Angebote dienen. Neben der Ausbildung von Mitarbeitenden auf der kommunalen Ebene sollte überlegt werden, wie kommunale Antrags- und Ausschreibungsverfahren durch das Land gezielt unterstützt werden können.	
Maßnahme	3.A.4. Kommunalstellenförderung durch das VM
Beschreibung der Maßnahme	Dezentrales Personal in den Kommunen vor Ort kann häufig sehr viel mehr bewirken als größere Abteilungen an einem zentralen Ort. Das Land praktiziert dies bereits und kann hier auf bestehenden Erfahrungen aufsetzen.
Landesaufgaben	Intensivierung der Kommunalstellenförderungen durch mehr Stellenanteile für das Thema Carsharing. Bereitstellung entsprechender Personalstellen im VM, die die Steuerung der Personen, für einen kontinuierlichen Informationsfluss und die notwendige Qualitätssicherung übernehmen.
Rolle der Kommunen	Die Einordnung des Personals soll auf Ebene der Landkreise erfolgen. Auf dieser administrativen Ebene ist die höchste Wirksamkeit zu erwarten, da von hier aus Fachwissen und Unterstützung in die dem Kreis zugehörigen Städten und Gemeinden multipliziert werden kann. Die Städte und Gemeinden müssen eine entsprechende Einbindung der Ansprechpartner auf Landkreisebene in ihre Strukturen sicherstellen und ihren eigenen Mitarbeitenden eine ausreichende Handlungsfreiheit geben. Feedbackschleifen via Landkreis an das VM zur Berichterstattung über Einsatz, Erfahrungen und wirkungsvolle lokale Maßnahmenentwicklung müssen installiert und gelebt werden.
Wirtschaftliche Bewertung	./.
Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch

	Verkehrliche Wirkung: keine direkte Wirkung **Klimaeffekt:** keine direkte Wirkung
Stadt-Land-Unterschiede	Die Maßnahme wird eher für Kommunen in den ländlichen Regionen interessant sein, da die Städte zumeist bereits Personal für diese Themenbereiche eingestellt und ausgebildet haben.
Referenzen und Quellen	Kommunalstellenförderung des Landes Baden-Württemberg

Teilbereich 3.A: "Ausbildung und Support"	
Zielstellung: Ausbildung und direkte Unterstützung sind wichtig für Entscheidungen auf der lokalen Ebene. Handbücher zum Thema Carsharing stehen bereits zur Verfügung und können als Grundlage für weitere Angebote dienen. Neben der Ausbildung von Mitarbeitenden auf der kommunalen Ebene sollte überlegt werden, wie kommunale Antrags- und Ausschreibungsverfahren durch das Land gezielt unterstützt werden können.	
Maßnahme	3.A.5. Amts-/Antrags-Navigator
Beschreibung der Maßnahme	Nach dem Vorbild der erfolgreichen Bike&Ride-Beratungen für die Kommunen in Baden-Württemberg soll ein Beratungsansatz etabliert werden, der die Kommunen bei der Ausschreibung von Carsharing-Leistungen als auch bei der Beantragung von Fördermitteln unterstützt. Anders als in Maßnahme 3.A.4 kann hier ein zentralisierter Ansatz verfolgt werden.
Landesaufgaben	Aufbau eines Beratungsansatzes für Carsharing-relevante Maßnahmen in den Kommunen.
Rolle der Kommunen	./.
Wirtschaftliche Bewertung	./.
Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten: Sehr niedrig** / Niedrig / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** keine direkte Wirkung **Klimaeffekt:** keine direkte Wirkung
Stadt-Land-Unterschiede	Keine
Referenzen und Quellen	Bike & Ride-Beratung des Landes Baden-Württemberg

Teilbereich 3.B: "Themenpräsenz erzeugen"	
Zielstellung: Staatliche Stellen sollten das Thema Carsharing nicht nur befürworten, sondern auch für sich selber umsetzen. Dies kann und sollte öffentlich erfolgen, damit die öffentliche Hand als Vorbild sichtbar wird und damit als authentischer Akteur agiert. Darüber hinaus kann das Land das Angebot Carsharing stärker im öffentlichen Bewusstsein verankern.	
Maßnahme	3.B.1. Behörden gehen mit gutem Beispiel voran
Beschreibung der Maßnahme	Zur Umsetzung der diversen in diesem Bericht gelisteten Maßnahmen ist es zwingend notwendig, authentisch agieren zu können. D.h. die Maßnahmen müssen in den Behörden und Ministerien ebenfalls Anwendung finden, um die Glaubwürdigkeit des Ansatzes nicht zu gefährden. So sollen die Behörden des Landes Baden-Württemberg selbst Carsharing-Angebote (z.B. für ihre Bediensteten als Ergänzung zum Fuhrpark) nutzen und fördern, beispielsweise durch die Ausweisung von exklusiven Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge vor Behörden. Synergien können auch durch die Kombination mit Corporate-Carsharing entstehen (siehe 1.B.2).
Landesaufgaben	Das Land sollte eine Umstellung des Landesfuhrpark auf (Corporate-)Carsharing prüfen, öffentliche Carsharing-Stellplätze an landeseigenen Immobilien bereitstellen und das Mobilitätsmanagement in Landesbehörden ausbauen.
Rolle der Kommunen	Die Kommunen können ebenfalls mit gutem Beispiel vorangehen, indem sie Carsharing-Fahrzeuge als Ergänzung zum Fuhrpark nutzen, die eigene Flotte für (Corporate-)Carsharing öffnen und exklusive Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge vor Behörden und Ämtern ausweisen.
Wirtschaftliche Bewertung	Die Erfüllung der Vorbildfunktion durch Behörden führt zu einer erhöhten Bekanntheit und Nutzung von Carsharing nicht nur unter Bediensteten (z.B. durch eine Grundauslastung der Fahrzeuge für Dienstfahrten), sondern auch Bürgerinnen und Bürgern insgesamt. Diese erhöht die Wirtschaftlichkeit von Carsharing-Angeboten, reduziert externe Kosten und sichert bzw. schafft lokale Arbeitsplätze.
Forderungen an Bund und EU	Auch Bundesbehörden und europäische Institutionen können als Vorbild vorangehen. Dies ist jedoch für die Wahrnehmung des Carsharings in Baden-Württemberg nur von nachrangiger Bedeutung.

Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / **Niedrig** / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / **Gering** / Hoch / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Die Nutzung und Förderung von Carsharing durch Behörden trägt direkt zur Verkehrsvermeidung (durch geringere Fahrleistungen bei Carsharing-Haushalten) und-verlagerung (auf kleinere, leichtere und in höherem Maße elektrifizierte Fahrzeuge) bei (Umweltbundesamt 2022). **Klimaeffekt:** Eine Reduktion des Treibhausgasausstoßes kann erreicht werden, wenn der Umfang der Fahrzeugflotten reduziert bzw. die Fahrleistung und die Effizienz der genutzten Fahrzeuge erhöht werden (Umweltbundesamt 2022).
Stadt-Land-Unterschiede	Die Maßnahme ist sowohl für den städtischen als auch den ländlichen Raum geeignet.
Referenzen und Quellen	Bundesverband CarSharing (bcs) (2022): Carsharing-Städteranking 2022, https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/carsharing-staedteranking-2022, letzter Zugriff: 25.11.2023. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2022): Carsharing: Geschäftsmodelle, Daten und Flächennutzung der zukünftigen Mobilität 2021/2022, Empfehlungspapier der Arbeitsgruppe A im Themenfeld 5, https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/22141_Empfehlungspapiere_TF_5_-_AG_A_RZ.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2022): Carsharing im öffentlichen Raum Handlungsmöglichkeiten für Kommunen in Baden-Württemberg, https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/Carsharing_im_o__ffentlichen_Raum_10-2022_bf.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Umweltbundesamt (Hrsg.) (2022): Teilbericht – Abschätzung von THG-Einsparungen von Maßnahmen und Instrumenten zu nachhaltigem Konsum. Texte 48/2022, https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/abschaetzung-von-thg-einsparungen-von-massnahmen, letzter Zugriff: 25.11.2023. Umweltbundesamt (2023): Mehr Akzeptanz für E-Autos, Carsharing und Fahrgemeinschaften, https://www.umweltbundesamt.de/themen/mehr-akzeptanz-fuer-e-autos-carsharing, letzter Zugriff: 26.11.2023.

Teilbereich 3.B: "Themenpräsenz erzeugen"	
Zielstellung: Staatliche Stellen sollten das Thema Carsharing nicht nur befürworten, sondern auch für sich selber umsetzen. Dies kann und sollte öffentlich erfolgen, damit die öffentliche Hand als Vorbild sichtbar wird und damit als authentischer Akteur agiert. Darüber hinaus kann das Land das Angebot Carsharing stärker im öffentlichen Bewusstsein verankern.	
Maßnahme	3.B.2. Breite Kampagnen
Beschreibung der Maßnahme	Staatliche Stellen führen breite Kommunikationskampagnen durch, die auf potenzielle Nutzende sowie mögliche Initiatoren von Carsharing-Angeboten abzielen. Ziel dabei ist es, Carsharing-Angebote sowie neue Fördermöglichkeiten bekannter zu machen, die jeweiligen Vorteile zu kommunizieren und Interesse an einer Nutzung bzw. Antragstellung zu wecken. Ein Beispiel dafür sind die bereits existierenden „#sharewochen“ im Rahmen der Kampagne „Neue Mobilität“ (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2022).
Landesaufgaben	Das Land startet eine Informationskampagne, bei der nicht nur gesondert für Carsharing geworben wird, sondern die alle Bausteine des Umweltverbunds.
Rolle der Kommunen	Die Kommunen können im Rahmen von Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds speziell auch die Carsharing-Angebote hervorheben, beispielsweise im Rahmen von Pressemitteilungen und-terminen oder bei der Kommunikation von (temporären) Änderungen im ÖPNV-Angebot.
Wirtschaftliche Bewertung	Eine Steigerung der Nachfrage nach Carsharing-Angeboten steigert insgesamt die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Angebote und hat so das Potenzial, Kosten zu senken, lokale Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen sowie die Wettbewerbsfähigkeit der jeweiligen Städte und Regionen zu verbessern.
Forderungen an Bund und EU	Der Bund und die EU sollten im Rahmen der jeweiligen verkehrspolitischen Maßnahmen stärker die Rolle und Potenziale von Carsharing hervorheben. Im Rahmen der „Pläne für nachhaltige städtische Mobilität“ („Sustainable Urban Mobility Plans“, SUMPs) der EU erfolgt dies bereits teilweise (European Platform of Sustainable Urban Mobility Plans 2019).
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / Niedrig / **Hoch** / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / **Gering** / Hoch / Sehr hoch

	Verkehrliche Wirkung: Kommunikationsmaßnahmen können die Nutzung des Carsharings steigern (Umweltbundesamt 2022) und damit auch die Effekte auf Verkehrsvermeidung und-verlagerung sowie auf die Verbesserung der Effizienz und Verringerung des Fahrzeugbestands. **Klimaeffekt:** Im Rahmen der bekannten Entlastungswirkungen des Carsharings.
Stadt-Land-Unterschiede	Die Kommunikationsmaßnahmen sind sowohl in der Stadt als auch auf dem Land möglich und sinnvoll. Auf dem Land und in Kleinstädten ist jedoch sowohl das Carsharing-Angebot als auch dessen Bekanntheit oft geringer ausgeprägt (Bundesverband CarSharing 2022), weshalb dort ein besonderer Bedarf an Kommunikationsmaßnahmen bestehen dürfte.
Referenzen und Quellen	Bundesverband CarSharing (bcs) (2022): Carsharing-Städteranking 2022, https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/carsharing-staedteranking-2022, letzter Zugriff: 25.11.2023. European Platform of Sustainable Urban Mobility Plans (2019): Integration of shared mobility approaches in sustainable urban mobility planning, https://www.eltis.org/sites/default/files/integration_of_shared_mobility_approaches_in_sustainable_urban_mobility_pl.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2022): Carsharing: Geschäftsmodelle, Daten und Flächennutzung der zukünftigen Mobilität 2021/2022, Empfehlungspapier der Arbeitsgruppe A im Themenfeld 5, https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/22141_Empfehlungspapiere_TF_5_-_AG_A_RZ.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Umweltbundesamt (2023): Mehr Akzeptanz für E-Autos, Carsharing und Fahrgemeinschaften, https://www.umweltbundesamt.de/themen/mehr-akzeptanz-fuer-e-autos-carsharing, letzter Zugriff: 26.11.2023.

Teilbereich 3.B: "Themenpräsenz erzeugen"	
Zielstellung: Staatliche Stellen sollten das Thema Carsharing nicht nur befürworten, sondern auch für sich selber umsetzen. Dies kann und sollte öffentlich erfolgen, damit die öffentliche Hand als Vorbild sichtbar wird und damit als authentischer Akteur agiert. Darüber hinaus kann das Land das Angebot Carsharing stärker im öffentlichen Bewusstsein verankern.	
Maßnahme	3.B.3. Spezifische Ansprache
Beschreibung der Maßnahme	Staatliche Stellen sprechen spezifische Zielgruppen im Rahmen von Kommunikationsmaßnahmen gezielt an, um neue Nutzendengruppen für Carsharing zu gewinnen. Das kann beispielsweise durch zielgruppenspezifische Werbung erfolgen, die auf bisher unterrepräsentierte Gruppen wie jüngere oder weibliche Nutzende sowie Menschen außerhalb von Großstädten oder ohne akademischen Abschluss abzielen. Auch eine Einbindung in das Neubürger-Marketing oder in Zusammenarbeit mit dem lokalen Einzelhandel, der von Carsharing profitiert, kann in Betracht gezogen werden. Die bereits im Rahmen der „#sharewochen“ durchgeführten Angebote für Führerscheinneulinge und Kooperationen mit Fahrschulen kommen dafür ebenfalls in Frage (Verkehrsministerium Baden-Württemberg 2021).
Landesaufgaben	Durchführung geeigneter Formate wie z.B. Vernetzungsveranstaltungen oder spezifische Werbekampagnen und Suche nach geeigneten Partnern, wie z.B. Branchenverbände. Auch die gezielte Suche / Vermittlung von Fachpersonal für die Shared-Mobility-Branche kann ein innovativ-kommunikativer Ansatz sein.
Rolle der Kommunen	Die Kommunen können über eine Einbindung in das Neubürgermarketing, die Zusammenarbeit mit dem lokalen Einzelhandel sowie die Mitarbeit an zielgerichteten Werbekampagnen aktiv werden.
Wirtschaftliche Bewertung	Zielgruppenspezifische Kommunikation kann die Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit von Carsharing-Angeboten stärken. Wiederum können Carsharing-Angebote den lokalen Einzelhandel und die örtliche Gastronomie stärken und so Arbeitsplätze sichern und schaffen.
Forderungen an Bund und EU	Der Bund und die EU sollten weiterhin Programme zum Austausch von Erfahrungen und Best Practice Beispielen auf nationaler und

	europäischer Ebene fördern (siehe u.a. SHARE-North 2023, Bundesministerium des Innern und für Heimat 2021).
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / Niedrig / **Hoch** / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Spezifische Kommunikationsmaßnahmen können die Nutzung des Carsharings steigern und damit auch dessen Effekte auf Verkehrsvermeidung und-verlagerung sowie Verbesserung der Effizienz und Verringerung des Fahrzeugbestands. **Klimaeffekt:** Im Rahmen der bekannten Entlastungswirkungen des Carsharings.
Stadt-Land-Unterschiede	Die Kommunikationsmaßnahmen sind sowohl in der Stadt als auch auf dem Land möglich und sinnvoll. Auf dem Land und in Kleinstädten ist jedoch sowohl das Carsharing-Angebot als auch dessen Bekanntheit oft geringer ausgeprägt (Bundesverband Car-Sharing 2022), weshalb dort ein besonderer Bedarf an Kommunikations-maß-nahmen bestehen dürfte.
Referenzen und Quellen	Bundesministerium des Innern und für Heimat (2021): 28 Modellprojekte Smart Cities für die dritte Staffel ausgewählt, BMI - Alle Meldungen- 28 Modellprojekte Smart Cities für die dritte Staffel ausgewählt (bund.de), letzter Zugriff: 25.11.2023. Joint Research Centre of the European Union (2022): Research and innovation in car sharing in Europe, https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC127774, letzter Zugriff: 25.11.2023. SHARE North (2023): SHARE-North: Shared Mobility Solutions for a Liveable and Low-Carbon North Sea Region, https://share-north.eu/, letzter Zugriff: 25.11.2023. team red (2018): Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen- Bericht für das Interreg-Projekt SHARE-North, https://share-north.eu/wp-content/uploads/2018/05/2017-Analyse-zur-Auswirkung-des-Car-Sharing-in-Bremen_Team-Red-Endbericht_komprimiert.pdf, letzter Zugriff: 25.11.2023. Umweltbundesamt (2022): Nutzergruppenorientierte Transformation des Verkehrssektors, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_155-2022_nutzergruppenorientierte_transformation_des_verkehrssektors_am_beispiel_der_automobilitaet.pdf, letzter Zugriff: 26.11.2023.

	Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg (2021): #ShareWochen: Carsharing für Führerschein-Neulinge, https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/sharewochen-carsharing-fuer-fuehrerschein-neulinge, letzter Zugriff: 25.11.2023.

Teilbereich 3.C: "Innovationsradar"	
Zielstellung: Die in den anderen Handlungsfeldern genannten Maßnahmen können durchaus zu massiven Kosten führen. Für das Land und alle anderen Beteiligten ist es daher sinnvoll, die Investitionen durch eine entsprechende Risikoabschätzung abzusichern. Dies kann über Studien, Feldversuche und Kommunikationsangebote erfolgen.	
Maßnahme	3.C.1. Absicherung Investitionen und Fördermittel durch Marktbeobachtung
Beschreibung der Maßnahme	Diverse Entwicklungen am Markt werden massiven Einfluss auf die Entwicklung der Dienstleistung „Carsharing“ haben. Damit staatliche Investitionen nicht gegen, sondern mit den Trends investiert werden, ist eine kontinuierliche Marktbeobachtung von elementarer Bedeutung. Dies betrifft insbesondere die Beobachtung der Technologietrends "Teleoperiertes Fahren" sowie des technisch weiterentwickelten Schrittes "Autonomes Fahren“ (insbesondere des Dienstleistungsangebotes "Robo-Taxi"). Die Entwicklung dieser Themen wird im Ministerium für Verkehr bereits intensiv beobachtet. Hierbei muss die Verknüpfung in das Thema Carsharing intensiviert werden. Die Investitionen in den Bereich Carsharing müssen dabei einer Risikoanalyse unterzogen werden, die in der direkten hausinternen Abstimmung mit Fördermaßnahmen im Bereich „Autonomes Fahren“ mit hoher Wahrscheinlichkeit die akkuratesten Ergebnisse liefern.
Landesaufgaben	Durchführung eines kontinuierlichen Screening-Prozesses, ggf. angedockt an laufende Verfahren im Rahmen der Wirtschaftsförderung oder anderer strategisch ausgerichteter Recherchen.
Rolle der Kommunen	./.
Wirtschaftliche Bewertung	Sehr hoch. Es können Fehlinvestitionen größeren Ausmaßes verhindert werden, wenn technische Entwicklungen am Markt korrekt eingeschätzt werden. Insbesondere teure Ladeinfrastruktur an schwach ausgelasteten Carsharing-Standorten wird schnell volkswirtschaftlich unsinnig werden, wenn beispielsweise (teil)autonome Fahrzeuge eigenständig zu Ladeparks mit gut ausgelasteten Schnelladern fahren können.
Forderungen an Bund und EU	./.

Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten: Sehr niedrig** / Niedrig / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / **Gering** / Hoch / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** Neben einer Konvergenz der Angebote Carsharing und Robotaxi ist auch eine Konvergenz der Angebote ÖPNV und Carsharing in einem autonomen Umfeld denkbar, insbesondere zu Schwachlastzeiten und in Schwachlastgebieten. Die verkehrliche Wirkung wird massiv sein, da sie Auswirkungen auf die gesamte Pkw-Flotte haben wird. Sie kann aber gleichzeitig derzeit nicht seriös geschätzt werden, da die technologische Entwicklung insbesondere bezüglich der notwendigen Genehmigungsverfahren mit heutigem Wissen nicht belastbar prognostiziert werden kann. **Klimaeffekt:** derzeit nicht abschätzbar
Stadt-Land-Unterschiede	Erheblich. Es steht zu vermuten, dass die Attraktivität der Regionen durch die Verfügbarkeit autonomer Fahrzeuge erhöht wird und der Stadtverkehr effizienter abgewickelt werden kann – beides erfordert aber staatliche Steuerungsmechanismen, die hier nicht in der Tiefe erörtert werden können.
Referenzen und Quellen	./.

Teilbereich 3.C: "Innovationsradar"	
Zielstellung: Die in den anderen Handlungsfeldern genannten Maßnahmen können durchaus zu massiven Kosten führen. Für das Land und alle anderen Beteiligten ist es daher sinnvoll, die Investitionen durch eine entsprechende Risikoabschätzung abzusichern. Dies kann über Studien, Feldversuche und Kommunikationsangebote erfolgen.	
Maßnahme	3.C.2. Fortführung Vernetzungstreffen
Beschreibung der Maßnahme	Das erfolgreich durchgeführte Vernetzungstreffen soll jährlich fortgeführt werden, vorzugsweise mit gezielten Vertiefungen mit den in anderen Handlungsfelder definierten Zielbranchen, z.B. Immobilien. Auf den Veranstaltungen können wichtige Grundsteine für die zukünftige Zusammenarbeit oder Innovationen gelegt werden, daher wird die Wirksamkeitskategorie als „Hoch“ eingestuft.
Landesaufgaben	Durchführung der Veranstaltungen
Rolle der Kommunen	Beteiligung über Anträge und Ideen
Wirtschaftliche Bewertung	./.
Forderungen an Bund und EU	./.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten: Sehr niedrig** / Niedrig / Hoch / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** keine direkte Wirkung **Klimaeffekt:** keine direkte Wirkung
Stadt-Land-Unterschiede	./.
Referenzen und Quellen	./.

Teilbereich 3.C: "Innovationsradar"	
Zielstellung: Die in den anderen Handlungsfeldern genannten Maßnahmen können durchaus zu massiven Kosten führen. Für das Land und alle anderen Beteiligten ist es daher sinnvoll, die Investitionen durch eine entsprechende Risikoabschätzung abzusichern. Dies kann über Studien, Feldversuche und Kommunikationsangebote erfolgen.	
Maßnahme	3.C.3. Durchführung Initialprojekte und "Verkehrsversuche"
Beschreibung der Maßnahme	Im Rahmen des Innovationsradars sollen Tests in „Reallaboren“ durchgeführt werden, die einen möglichst starken Umsetzungsbezug haben, z.B. • Günstiger Zugang zu Schnellladesystemen (siehe 2.B.2) • Verprobung „Teleoperiertes Fahren“ (siehe 3.C.1) • Initialprojekt „Nachbarschafts-Carsharing“ (siehe 1.A.4) • Initialprojekt „Linien-Carsharing“ (siehe 1.C.1) • Aufbau Broker/Plattformen als Dienstleister für E-Carsharing (siehe 2.B.3)
Landesaufgaben	Finanzierung und Ausschreibung entsprechender Pilotprojekte, ggf. im Rahmen bestehender Förderprogramme.
Rolle der Kommunen	Beteiligung über Anträge und Ideen
Wirtschaftliche Bewertung	Je nach Erfolg der Tests können einzelne Angebote eine große Bedeutung bekommen, siehe z.B. die Erfolge der Chauffeurdienste wie UBER und BOLT.
Forderungen an Bund und EU	Die aktuelle StVO ist zu restriktiv bei Verkehrsversuchen (siehe Erfahrungen aus dem Projekt KlimaMobil), daher muss eine Erweiterung der Möglichkeiten über Initiativen auf Bundesebene angestrebt werden.
Wirkung und Wirksamkeit	**Kosten:** Sehr niedrig / Niedrig / **Hoch** / Sehr hoch **Wirksamkeitskategorie**: Sehr gering / Gering / **Hoch** / Sehr hoch **Verkehrliche Wirkung:** keine direkte Wirkung **Klimaeffekt:** keine direkte Wirkung
Stadt-Land-Unterschiede	./.

Referenzen und Quellen	Projekt KlimaMobil des Landes Baden-Württemberg (Steuerung durch NVBW)

4. Carsharing in Baden-Württemberg 2023

4.1 Effekte des Carsharings

4.1.1 Effekte auf den Pkw-Bestand

Im Rahmen einer Befragung[1] wurde die Anzahl der im Haushalt verfügbaren Pkw zu vier Zeitpunkten abgefragt: Dabei handelt es sich um den Bestand „zwölf Monate vor der Anmeldung bei einem Carsharing-Angebot“, zum „Zeitpunkt der Anmeldung“, zum „jetzigen Zeitpunkt“ sowie – hypothetischen – „für den Fall, dass das aktuelle Carsharing-Angebot nicht mehr zur Verfügung“ stünde.

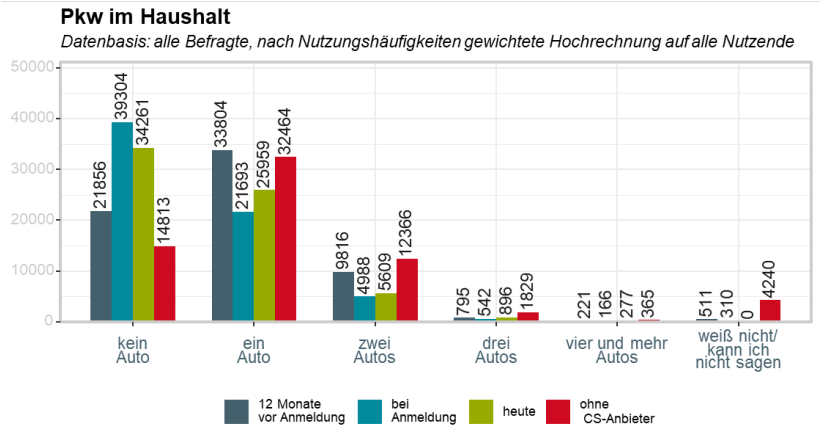


Abbildung 3: Hochrechnung Pkw im Haushalt zu vier Erhebungszeitpunkten

Wie aus Abbildung 3 ersichtlich, nimmt im Vergleich zum Zeitpunkt „zwölf Monate vor der Anmeldung“ die Anzahl an Carsharing-Nutzenden, bei denen zum „Zeitpunkt der Carsharing-Anmeldung“ kein Pkw im Haushalt zur Verfügung stand, deutlich zu. Korrespondierend hierzu verringert sich der Anteil der Erst- und Zweit-Pkw zwischen den beiden Zeitpunkten in erheblichem Umfang. Zwischen dem „Zeitpunkt der Anmeldung“ und dem aktuellen Zeitpunkt nahm der Pkw-Bestand hingegen wieder etwas zu. Deutlich zu erkennen ist auch der Vermeidungseffekt von Carsharing: Bei Einstellung des genutzten Angebotes würde der Anteil der autolosen Haushalte weit unter dem des „jetzigen Zeitpunkts“ liegen und sogar unter dem Ausgangswert „zwölf Monate vor der Anmeldung“.

In Prozenten ausgedrückt: Während zum Zeitpunkt „zwölf Monate vor der Anmeldung“ 33 % der Befragten angeben, über keinen Pkw im Haushalt zu verfügen, stieg dieser Anteil zum Anmeldezeitpunkt zunächst auf 59 % an um sich dann auf aktuell 51 % zu reduzieren. Bei Einstellung des Carsharing-Angebotes gehen hingegen nur 22 % der befragten

[1] Details siehe Anhang 3.0- Bevölkerungsbefragung

Carsharing-Nutzenden davon aus, weiterhin in einem Pkw-freien Haushalt zu leben (siehe Abbildung 4).

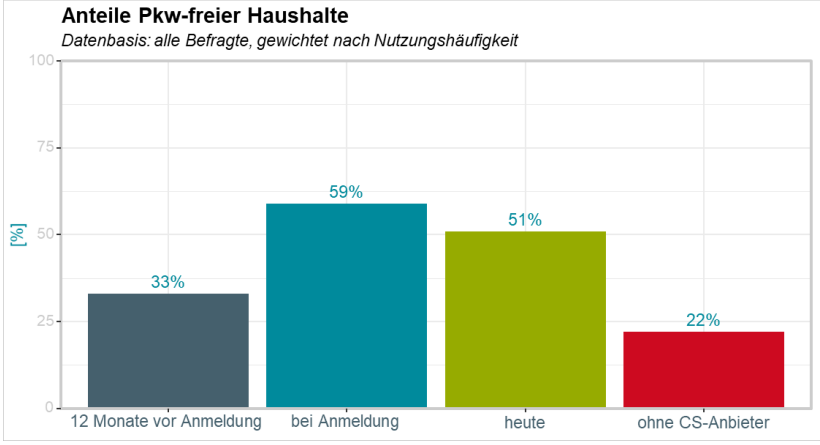


Abbildung 4: Anteil Pkw-freier Haushalte zu vier Betrachtungszeitpunkten

Für die an der Studie teilnehmenden zwölf Anbieter ergibt sich aus der Hochrechnung der Angaben zum Zeitpunkt „zwölf Monate vor der Anmeldung“ und dem heutigen Pkw-Bestand eine Differenz von 15.884 Pkw. Dem stehen 3.494 eingesetzte Pkw der an den Befragungen teilnehmenden Carsharing-Anbietern gegenüber. Für jeden eingesetzten Pkw werden entsprechend 4,5 Pkw abgeschafft.

Sofern in der Befragung von einer erfolgten Pkw-Abschaffung berichtet wurde, erfolgte die vertiefende Nachfrage, welchen Anteil an der Abschaffung dem genutzten Carsharing-Angebot zugerechnet wird. Wie aus Abbildung 5 ersichtlich ist, sehen rund drei von vier Befragten einen sehr großen (53 %) oder eher großen (22 %) Anteil des Carsharings an der erfolgten Abschaffung. Einen eher bzw. sehr geringen Anteil bemessen hingegen lediglich 5 % der Befragungsteilnehmenden dem Carsharing zu.

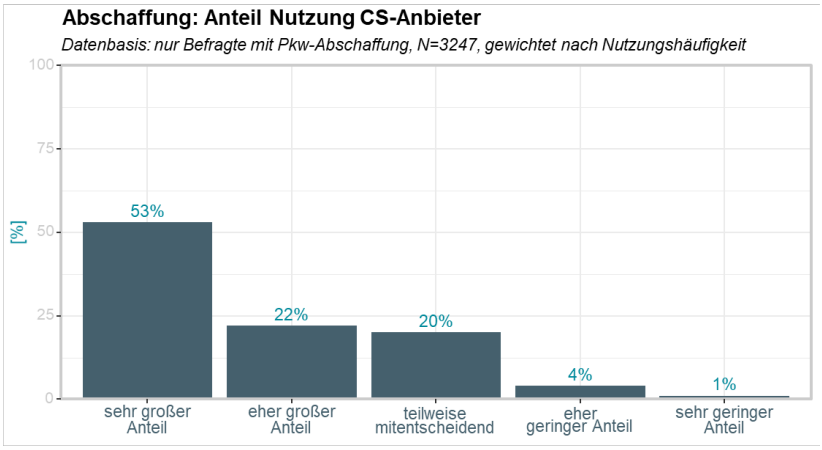


Abbildung 5: Anteil des Carsharings an erfolgter Pkw-Abschaffung

Betrachtet man analog die vermiedenen Pkw, so stehen den 3.494 Carsharing-Fahrzeugen 24.334 Pkw gegenüber, die wegen dem verfügbaren Carsharing-Angebot nicht angeschafft wurden. Jedes Carsharing-Fahrzeug vermeidet somit im Durchschnitt die Anschaffung von 7,0 Pkw.

Fasst man die Abschaffungs- und die Vermeidungsquote zusammen, so kann davon ausgegangen werden, dass je Carsharing-Fahrzeug in Baden-Württemberg bis zu 11,5 Pkw in Privatbesitz weniger vorhanden sind.

4.1.2 Effekte auf die Verkehrsmittelnutzung

Bei erfolgter Pkw-Abschaffung wurde im Rahmen der Befragung erhoben, mit welchen Verkehrsmitteln nun die Wege zurückgelegt werden, die zuvor mit dem nun abgeschafften Pkw bewerkstelligt wurden (siehe Abbildung 6). Hierbei waren Mehrfachnennungen möglich.

Die höchsten Nennungsanteile entfallen dabei auf das Fahrrad (69 %) sowie auf öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV: 65 %, Fernzüge/Fernbusse: 40 %). Beachtlich ist auch der Nennungsanteil von 32 % für Fußwege. Mit 18 % entfallen die klar geringsten Nennungsanteile auf andere Pkw im Haushalt bzw. von Freunden oder Verwandten.

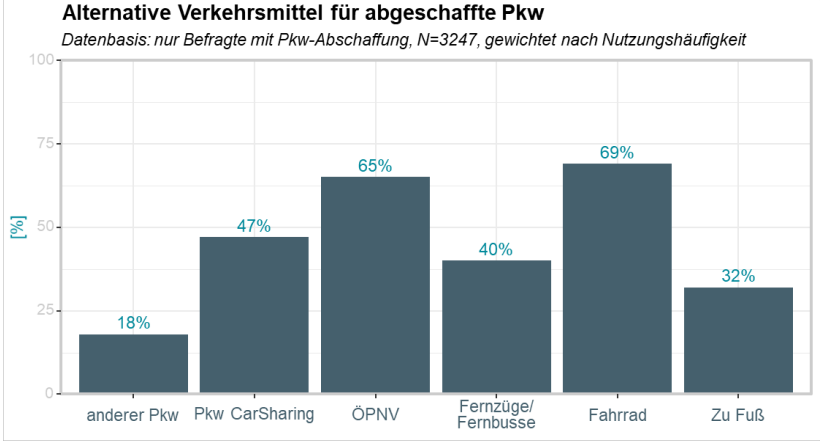


Abbildung 6: Alternative Verkehrsmittel für abgeschaffte Pkw

Dieser, die Pkw-Nutzung reduzierende Effekt, zeigt sich auch im Zeitvergleich der Pkw-Nutzung vor und nach der Anmeldung (siehe Abbildung 7): Während ein privater Pkw vor der Carsharing-Mitgliedschaft von rund der Hälfte der Befragten täglich (20 %) oder an 1-3 Tagen / Woche (29 %) genutzt wurde, reduziert sich der Anteil mit der Mitgliedschaft auf ein Drittel (11 % täglich, 22 % 1-3 Tage / Woche). Die im Gegenzug ansteigende Carsharing-Nutzung gleicht diese Reduktion der Pkw-Nutzung bei weitem nicht aus.

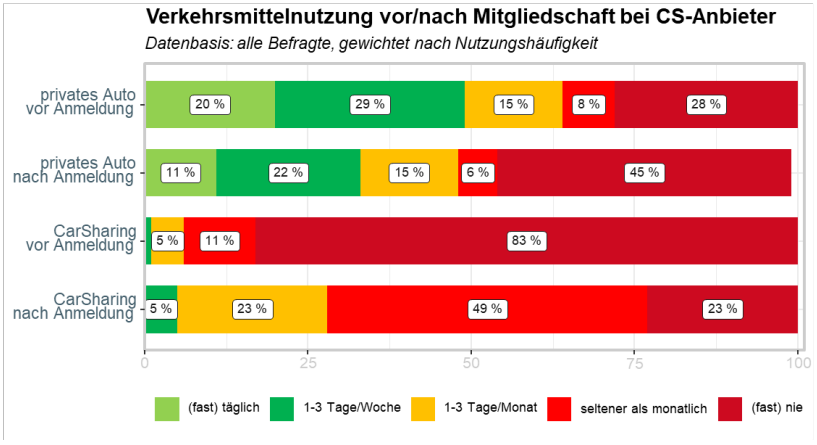


Abbildung 7: Pkw- und Carsharing-Nutzung vor und nach der Anmeldung

4.2 Carsharing-Angebot je Gemeinde

Das Carsharing-Angebot in Baden-Württemberg zeichnet sich durch eine Vielzahl an Anbietern mit Angeboten in den Verdichtungsräumen des Bundeslandes aus. Wie in Abbildung 8 zu sehen, liegen Gemeinden mit mindestens einem Carsharing-Fahrzeug zumeist rund um die Großstädte mit über 50.000 Einwohner:innen. Dabei fällt auf, dass es zwei Gebiete mit besonders wenigen Gemeinden mit Carsharing Angeboten gibt: zwischen dem Raum Stuttgart und dem Bodensee sowie nördlich-östlich von Heilbronn in Richtung Bayern. Im Raum Karlsruhe (südlich und nordöstlich der Stadt) sind auch im ländlicheren Bereich Carsharing-Angebote vorhanden. Die Größe des Angebots anhand der Anzahl der Fahrzeuge sowie der Anzahl der Anbieter ist hier nicht ersichtlich.

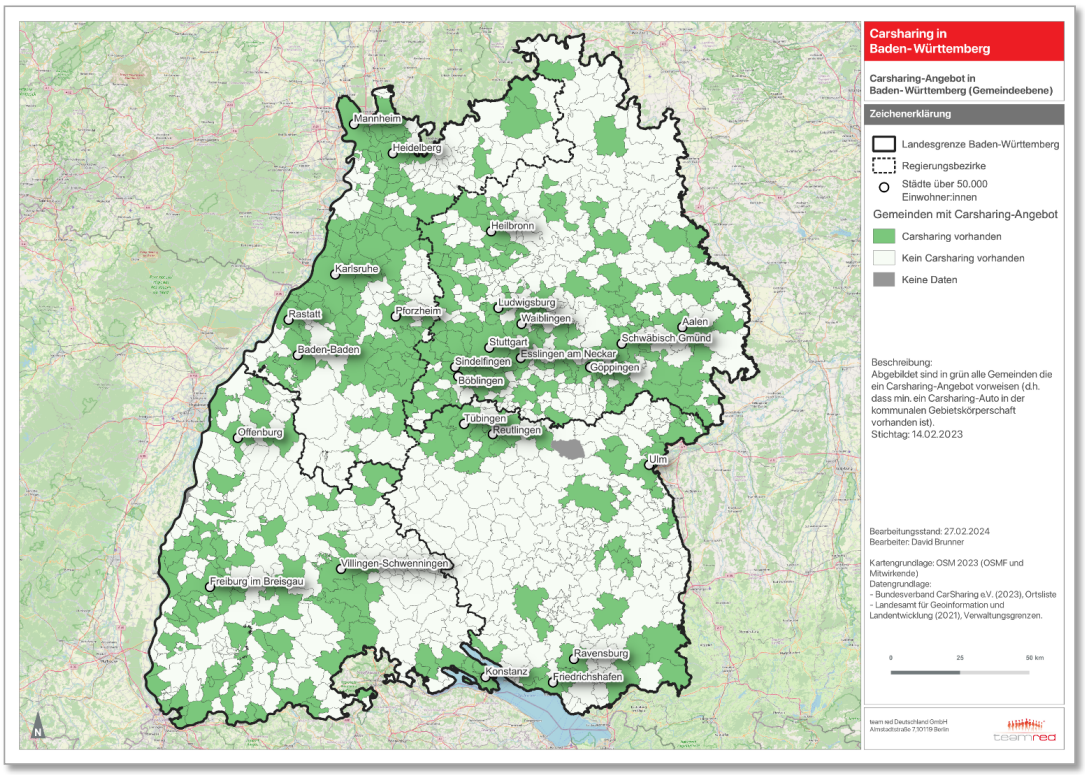


Abbildung 8: Carsharing-Angebot in Baden-Württemberg (Gemeindeebene) (Quelle: Eigene Darstellung, bcs 2023a, LGL 2021)

4.3 Carsharing-Quote und Angebotsart

Für die Städte mit über 50.000 Einwohner:innen liegen auf Basis des Städterankings des Bundesverband CarSharing e.V. detaillierte Informationen zum Carsharing-Angebot in diesen Städten vor. In Abbildung 9 ist die Carsharing Quote für die Summe aller Carsharing Fahrzeuge aller Angebotssysteme im Verhältnis zur Einwohner:innenzahl (je 1.000) abgebildet. Dabei hat Karlsruhe als „Carsharing Hauptstadt Deutschlands“ die höchste Quote mit 4,3 Carsharing-Fahrzeugen je 1.000 Einwohner:innen. Die Quoten der anderen Städte folgen mit großem Abstand – so z.B. Freiburg mit 1,8. Karlsruhe hat zugleich die mit Abstand größte Carsharing-Flotte mit 1.331 Fahrzeugen. Darauf folgen Stuttgart 727 [2] und Freiburg im Breisgau (414). Aalen und Göppingen haben die geringste Anzahl an Carsharing-Fahrzeugen (4) in Städten mit mehr als 50.000 Einwohner:innen. Demnach kann die Größe der Carsharing-Flotte nicht direkt mit der Größe der Einwohnerzahl der jeweiligen Stadt verknüpft werden, sondern auch kleinere Städte können ein großes Angebot haben.

Anbieterseitig kann neben der Anzahl der Carsharing Fahrzeuge je Stadt, zwischen den verschiedenen Angebotsformen unterschieden werden: stationsbasierte, free-floating und

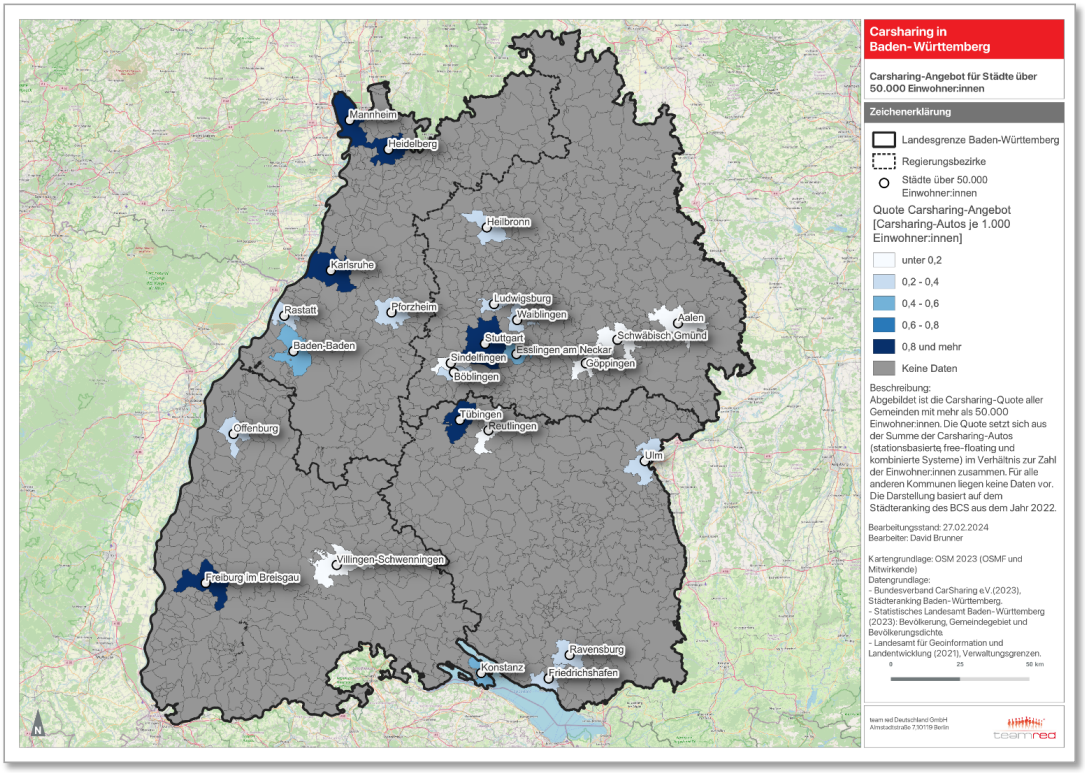


Abbildung 9: Carsharing-Angebot für Städte über 50.000 Einwohner:innen (Quelle: Eigene Darstellung, bcs 2023c, Statistisches Landesamt 2023, LGL 2021)

[2] Zahl inklusive des FreeFloating Anbieters ShareNow, aber noch ohne FreeFloating-Anbieter Miles

kombinierte Systeme. Wie Abbildung 10 zeigt, bieten 84 % der hier untersuchten Carsharing-Anbieter in Baden-Württemberg stationsbasiertes Carsharing an. Damit befinden sich auch der Großteil der Carsharing-Flotte in dieser „klassischen“ Angebotsart. Jedes Carsharing-Fahrzeug wird einer bestimmten Station zugeordnet und kann nur von dort abgeholt werden und muss dort auch wieder abgestellt werden. Eine Sonderform der stationsbasierten Angebotsart ist die des stationsflexiblen Angebots. Hierbei sind die Carsharing-Fahrzeuge auch Stationen zugeordnet, jedoch können die Nutzer:innen die Fahrzeuge flexibel an verschiedenen Stationen abholen und anderen zurückgeben. Diese Form ist demnach eine Mischform aus dem stationsbasierten und dem free-floating Angebot. Drei von 44 befragten Carsharing-Anbietern nutzen diese Art des Angebotes. Ein Anbieter einer rein elektrischen Flotten bietet z.B. an, dass Fahrzeuge damit zu unterschiedlichen Standorten mit E-Ladesäulen zurückkehren können.

Reine free-floating Angebote sind in Baden-Württemberg bisher nur in Stuttgart (und direkter Umgebung) zu finden (zwei der untersuchten Anbieter). Hier sind die Fahrzeuge nicht an Stationen gebunden, sondern können flexibel im öffentlichen Parkraum innerhalb eines vom Anbieter festgelegten Geschäftsgebiets abgestellt werden. In Stuttgart werden seit dem Jahr 2023 keine Parkgebühren für Carsharing-Fahrzeuge erhoben, weshalb Anbieter mit free-floating Angeboten dort besonders gute Bedingungen für einen erfolgreichen Carsharing-Betrieb finden.

Zwei der 44 Betreiber bieten sowohl das klassische stationsbasierte Carsharing als auch ein separates free-floating Angebot. Hierbei unterscheiden sich die Flotten maßgeblich, auch wird das free-floating Angebot unter anderem Namen geführt. Dennoch profitieren die Kund:innen von einem Angebot aus einer Hand. Stadtmobil in Karlsruhe und in Mannheim bieten solche Angebote an. Kombinierte Angebote finden sich nur in den Großstädten, während stationsbasierte und stationsflexible Angebote auch im ländlichen Raum zu finden sind[3] [4].

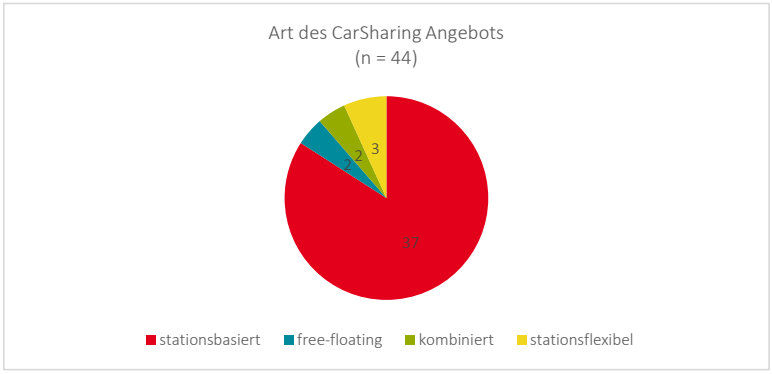


Abbildung 10: Art des Carsharing-Angebots in Baden-Württemberg (Quelle: Webseiten der Carsharing-Anbieter)

[3] Aufgrund der zu geringen Datenverfügbarkeit ist eine räumliche Darstellung der Angebotsart hier nicht durchführbar bzw. sinnvoll.
[4] Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2020): Nutzer und Mobilitätsverhalten in verschiedenen CarSharing-Varianten, STARS Projektbericht, Berlin.

Für weitere Angebotsformen wie z.B. das **Peer2Peer-Carsharing**, in dem private Fahrzeuge an Nachbarn („Peers“) vermietet werden, das **Corporate-Carsharing**, in dem Fahrzeuge innerhalb einer Firma geteilt werden und auch neue **herstellereigene Angebote** (z.B. das Teilen der Elektro-Fahrzeuge des Herstellers Lynk über die herstellereigene App) sind keine belastbaren Zahlen am Markt verfügbar. Diese nicht erfassten Angebote zeigen aber zugleich die hohe Marktdynamik bestehender und neuer Anbieter und lassen vermuten, dass die summierte Marktdurchdringung aller Carsharing-Angebote höher ist als hier dargestellt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die mit Abstand meisten Anbieter in Baden-Württemberg stationsbasiertes Carsharing anbieten. Free-floating und andere Angebotsformen kommen mit insgesamt 17 % der Anbieter derzeit auf einen kleineren Anteil, der jedoch - wie auch die aktuellen Marktentwicklung in 2023/ 2024 zeigen[5]- beständig wächst.

Die räumliche Verteilung der Carsharing-Flotten hat gezeigt, dass Karlsruhe eine (erfolgreiche) Sonderrolle einnimmt. Nicht alle Großstädte haben umfangreiche Carsharing-Angebote, dafür liegen einige kleinere Städte und auch ländlichere Gemeinden deutlich über dem Durchschnitt vergleichbarer Kommunen. **Dies zeigt, dass nicht nur die Geografie und die Einwohnerdichte den Erfolg eines Carsharing-Angebotes beeinflussen, sondern auch das lokale Engagement der Beteiligten.** Gerade letzteres berücksichtigen die oben vorgeschlagenen Maßnahmen in besonderem Maße.

[5] Siehe Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2024)

4.4 ÖPNV-Qualität in Baden-Württemberg

Das ÖPNV-Angebot ist eine relevante Einflussgröße für die Nutzung von Carsharing. Viele Studien konnten aufzeigen, dass Menschen der Wechsel vom privaten Fahrzeug zum „geshärten“ Fahrzeug leichter fällt, wenn ein (Groß-)Teil der Fahrten auf den ÖPNV verlagert kann[6]. Dies zeigt sich auch in der zunehmenden Verknüpfung von Carsharing mit dem ÖPNV an Mobilstationen[7]. Hier gibt es jedoch Unterschiede zwischen den Carsharing-Angeboten. Die Verknüpfung zwischen Carsharing und ÖPNV ist bei stationsbasierten Angeboten stärker ausgeprägt als bei free-floating Angeboten. Zudem gibt es free-floating Angebote in der Regel nur in den größten Städten[8].

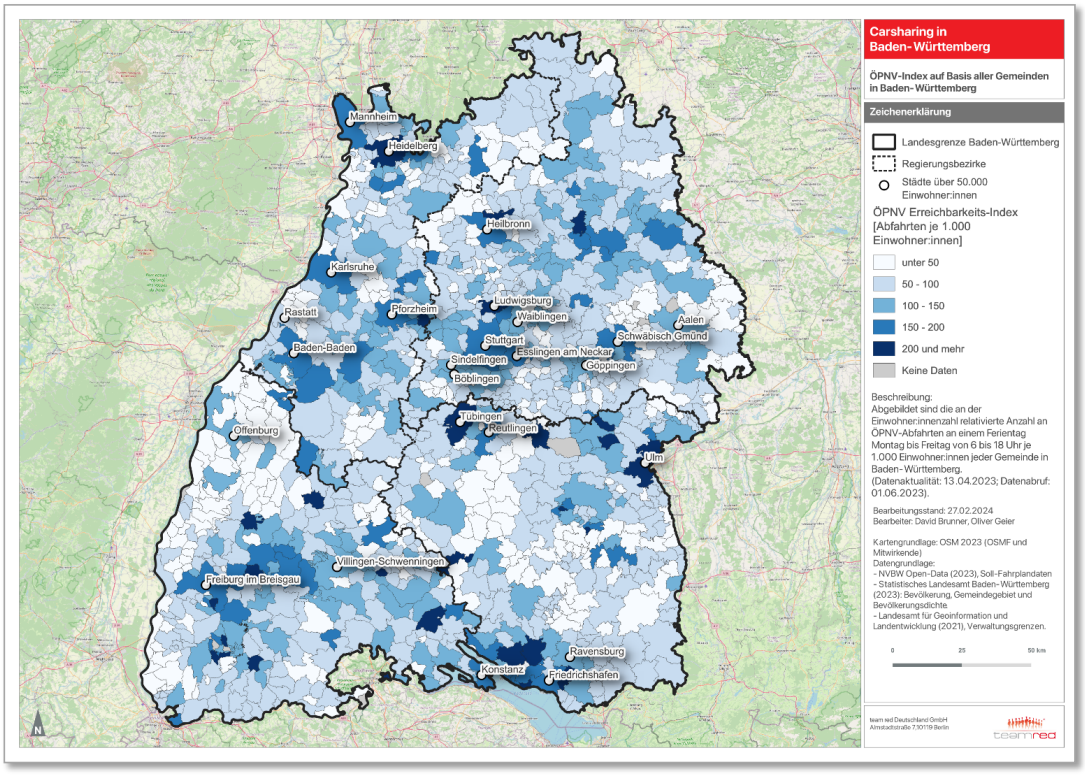


Abbildung 11: ÖPNV-Index auf Basis aller Gemeinden in Baden-Württemberg (Quelle: Eigene Darstellung, mobidata.bw 2023, Statistisches Landesamt 2023, LGL 2021)

[6] Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2015): CarSharing und öffentlicher Nahverkehr sind traditionell gute Partner, In: Pressemitteilung vom 18.02.2015, https://carsharing.de/presse/pressemitteilungen/carsharing-oeffentlicher-nahverkehr-sind-traditionell-gute-partner, letzter Zugriff: 16.06.2023.

[7] Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, Köln.

[8] bcs 2015.

In Abbildung 11 ist der ÖPNV-Index auf Basis aller Abfahrten je Gemeinde in Relation zur Einwohner:innenzahl dargestellt. Dabei wurden alle Abfahrten an einem Ferientag[9] Montag bis Freitag zwischen 6 und 18 Uhr gezählt und relativiert. Die Darstellung bezieht sich auf die Anzahl der Abfahrten je 1.000 Einwohner:innen. Hierbei ist zusätzlich zu beachten, dass die Größe der Gemeinde zusätzlich einen Einfluss haben kann, hier jedoch nicht weiter betrachtet wurde.

Zu sehen ist, dass die größten Städte nicht alle die beste ÖPNV-Anbindung aufweisen (bspw. Stuttgart). Dies liegt wohl daran, das suburbane Gebiete im Vergleich zu den zentralen Gebieten meist eine schlechtere Anbindung haben und im Mittel dadurch ein anderes Ergebnis in dieser Berechnung erzielt wird. Kleinere Gemeinden haben z.T. eine sehr gute Anbindung mit 200 Abfahrten und mehr. Dies kann möglicherweise auf den Tourismus zurückgeführt werden (z.B. Salem und Meckenbeuren im Bodenseekreis). Südlich von Reutlingen ist ein Cluster aus mehreren Gemeinden mit einer Zahl unter 50 Abfahrten je 1.000 Einwohner:innen zu sehen. Zudem sind die Kommunen um Offenburg schlechter angebunden (<50). Die Gemeinden, in denen Abfahrten unter 50 je 1.000 Einwohner:innen gezählt wurden könnten sich schlechter für Carsharing eignen, als die Gemeinden mit einer höheren Anzahl an Abfahrten. Hierauf sollte bei der weiteren Förderung von Carsharing, insb. in den ländlicheren Gebieten geachtet werden. Gute Standortbedingungen für Carsharing können die Wahrscheinlichkeit eines Erfolgs maßgeblich erhöhen.

Die hier erfolgte Berechnung geht im Weiteren in die Potenzialanalyse ein (siehe Anhang 2.0- Potenzialanalyse).

4.5 Pkw Bestand und Entwicklung

4.5.1 Bestandsdichte in Relation zur Bevölkerung

Bei der Betrachtung von Carsharing als Ansatz zur Reduktion privater Pkw in den Gemeinden und Städten lohnt sich ein Blick auf den aktuellen Pkw-Bestand. Abbildung 12 zeigt die Verteilung der Pkw-Bestandsdichte auf Basis der zugelassenen privaten Pkw im Jahr 2021 (KBA-Daten). Die absolute Anzahl der Pkw je Gemeinde/Stadt ist relativiert an der Einwohner:innenzahl, da die privaten Pkw von Menschen genutzt werden und daher die Bevölkerungszahl eine zentrale Größe dieser Betrachtung ist.

Es ist zu sehen, dass sich der Pkw-Bestand gegensätzlich zur Carsharing-Verfügbarkeit verhält. In den Regionen, in denen kein Carsharing-Angebot zu finden ist, ist die Pkw-Dichte am größten. In den Ballungszentren ist die Pkw-Dichte am niedrigsten. Dieser Zusammenhang wurde statistisch nicht überprüft, da davon auszugehen ist, dass weitere Faktoren hier eine Rolle spielen (bspw. die ÖPNV-Anbindung, s.o.). Die Kategorie, die die größte Dichte ausweist, beinhaltet Gemeinden mit Dichten von über 650 Pkw je 1.000 Einwohner:innen. Dies bedeutet, dass knapp zwei Drittel und mehr der Personen dort einen privaten Pkw besitzen (inkl. aller Personen ohne Führerschein sowie Kinder). Die niedrigste Pkw-Dichte hat Heidelberg mit 310 Pkw je 1.000 Einwohner:innen, demnach besitzen

[9] An Ferientagen gibt es keine Fahrten im Schülerverkehr, die den Vergleich zwischen den Kommunen verzerren würden.

weniger als ein Drittel der Einwohner:innen Heidelbergs ein Fahrzeug. Die Carsharing-Hauptstadt Karlsruhe ist mit 377 auf ähnlichem Niveau.

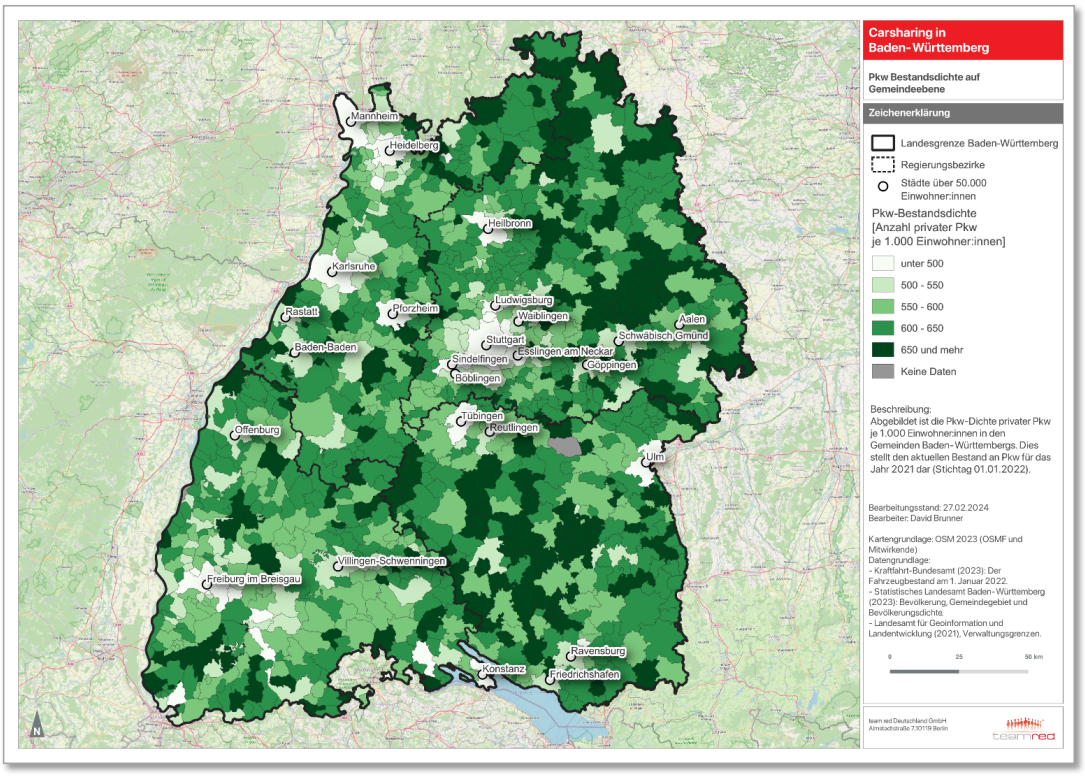


Abbildung 12: PKW-Bestandsdichte je 1.000 Einwohner:innen (Quelle: Eigene Darstellung, KBA 2023, Statistisches Landesamt 2023, LGL 2021)

4.5.2 Entwicklung des Pkw-Bestands seit 2012

Die Entwicklung des Pkw-Bestands zeigt eindeutig, dass gegenüber 2012 heute mehr Pkw auf den Straßen rollen. Abbildung 13 zeigt dies auf Landkreisbasis mit den Veränderungen von 2012 gegenüber den aktuellen Zahlen von 2021. Die Zahlen beziehen sich auf die Differenz zwischen diesen beiden Jahren mit dem Bezugsjahr 2012 (sowohl privat als auch gewerblich aufgrund der veränderten Datenerfassung vor 2020). Demnach kann ein Zuwachs von knapp 6 % bis unter 20 % in den Landkreisen Baden-Württembergs beobachtet werden. Die kreisfreien Städte und Stadtregionen zeigen hierbei den geringsten Zuwachs von meist unter 10 %.

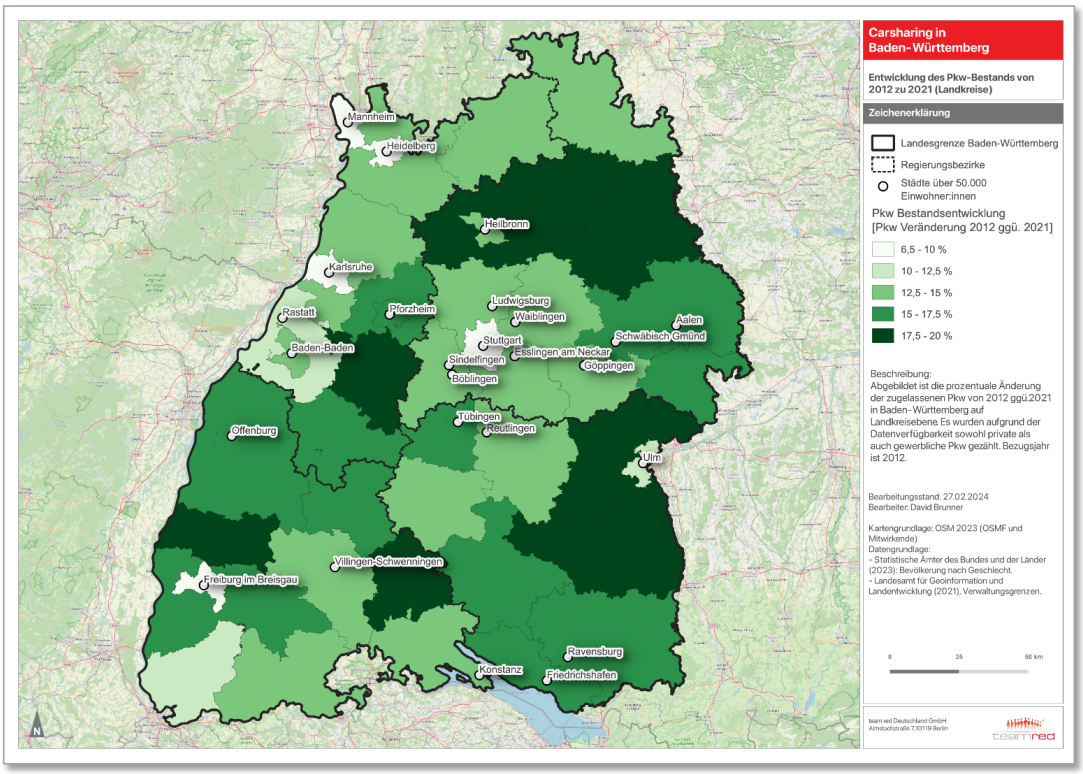


Abbildung 13: Pkw-Entwicklung 2021 ggü. 2012 (Quelle: Eigene Darstellung, Regionaldatenbank 2023, LGL 2021)

4.6 Nutzungsanteile – Modal Split

Der Modal Split nach Wegeanzahl gibt die prozentuale Aufteilung aller Wege auf die Verkehrsmittel (inkl. zu Fuß) an[10]. Im Kontext von Carsharing kann der Modal Split indirekt für die Bestimmung einer Zielmarke des Potenzials für Carsharing herangezogen werden. Hierbei werden Ziele ausgegeben, die Anzahl der Pkw-Fahrten zu reduzieren. Auf den ersten Blick trägt eine erhöhte Carsharing-Quote dazu bei, die Pkw-Flotte zu reduzieren, da die gleiche Anzahl an Fahrten auf eine verringerte Anzahl an Pkw verteilt wird. Durch die erzeugte subjektive Kostenwahrheit jeder einzelnen Pkw-Fahrt wird jedoch eine Verringerung der Pkw-Nutzung erzielt. Erst diese Verhaltensänderung ist schließlich im Modal Split sichtbar.

Die Daten und Zahlen der Mobilitätsbefragung „Mobilität in Deutschland (MiD)" können für die Betrachtung des Modal Split herangezogen werden. Dies kann jedoch nur allgemeine Trends darstellen, da eine räumliche Schärfe auf Kommunenbasis (alle Kommunen) nicht erhoben wurde. Die aktuellen Zahlen von 2017 lassen für Baden-Württemberg erkennen, wie in Abbildung 14 dargestellt, dass der MIV (Selbstfahrer:in und MIV-Mitfahrer:in) mit 59 % die Mehrheit aller Wege verzeichnet. Davon wurden 44 % der Wege im Modal Split als MIV-Selbstfahrer:in zurückgelegt. Zu Fuß gehen ist mit 21 % am Modal Split das zweithäufig genutzte „Verkehrsmittel" in Baden-Württemberg. Jeweils 10 % der Wege entfallen auf das Fahrrad und den Öffentlichen Verkehr. Diese Zahlen entsprechen fast vollständig dem Ergebnis für ganz Deutschland. Im Vergleich zu den vorherigen Erhebungen aus 2008 und 2002 haben der Fahrrad- und der ÖV-Anteil jeweils um 3 % zugenommen (von 2002 bis 2017). Leicht zugenommen hat auch der MIV-Selbstfahrer:in Anteil, wogegen der MIV-Mitfahrer:in Anteil von 18 % in 2002 auf 15 % abgenommen hat.[11]

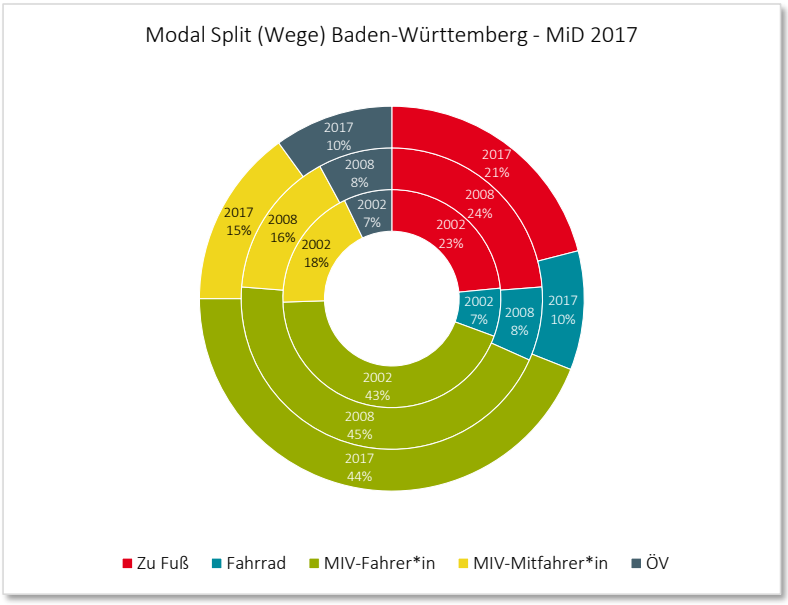


Abbildung 14: Modal Split nach Wegen in Baden-Württemberg (MiD 2017) (Quelle: angepasste Darstellung, Verkehrsministerium BW 2018)

[10] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Verkehrsministerium BW) (2018): Mobilität in Deutschland: Ergebnistelegramm Baden-Württemberg, https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/MiD_2017_BW_Ergebnistelegramm_BW.pdf, letzter Zugriff: 10.10.2023.
[11] Verkehrsministerium BW 2018

Ein genauerer Blick auf die unterschiedlichen Raumtypen verrät ein detaillierteres Bild, um die typischen Unterschiede in Bezug auf mehr MIV-Fahrten und einen höheren Pkw-Besitz im ländlicheren Gebiet sichtbar zu machen. In Abbildung 15 ist die Verteilung auf die Verkehrsmittel mittels der schon in Kap. 4.7.2 beschriebenen Raumtypen[12] zu sehen. Der MIV-Fahrer-Anteil ist im Raumtyp der Großstadt erwartungsgemäß mit 32 % am kleinsten und mit 53 % am größten im Raumtyp der ländlichen Gemeinde. In letzterem ist auch der ÖV-Anteil mit 6 % am niedrigsten.[13]

Bezüglich des in diesem Kapitel eingangs erwähnten Potenzials zur Reduzierung der Pkw-Flotten können die MiD 2017 Modal Split Daten indizieren, dass insb. ein großes Potenzial im ländlichen Bereich vorhanden ist. Dort ist der Pkw-Nutzungsanteil, abgeleitet aus dem Wege Modal Split hoch, zudem zeigen dies auch die Zahlen zum Pkw-Besitz, wie bereits oben beschrieben. Inwieweit Carsharing den Effekt der Reduzierung der Pkw-Fahrten bereits beeinflusst hat, ist nur schwer zu erfassen. Hier sollte auch beachtet werden, dass die Zahlen der MiD 2017 für das Ableiten von Hinweisen und Potenzialen zum Thema Carsharing veraltet sein könnten. In Städten und städtischen Gebieten kann Carsharing dazu beitragen, dass Haushalte ohne eigenen Pkw auskommen, in ländlicheren Gebieten kann Carsharing hingegen v.a. dazu beitragen das Zweit- oder Drittauto in einem Haushalt überflüssig zu machen. Eine wesentlich geringere Pkw-Nutzung durch das Vorhandensein von Carsharing ist im ländlichen Bereich aufgrund der oft fehlenden oder nicht ausreichenden alternativen Mobilitätsformen wie dem ÖV vorerst nicht zu erwarten.

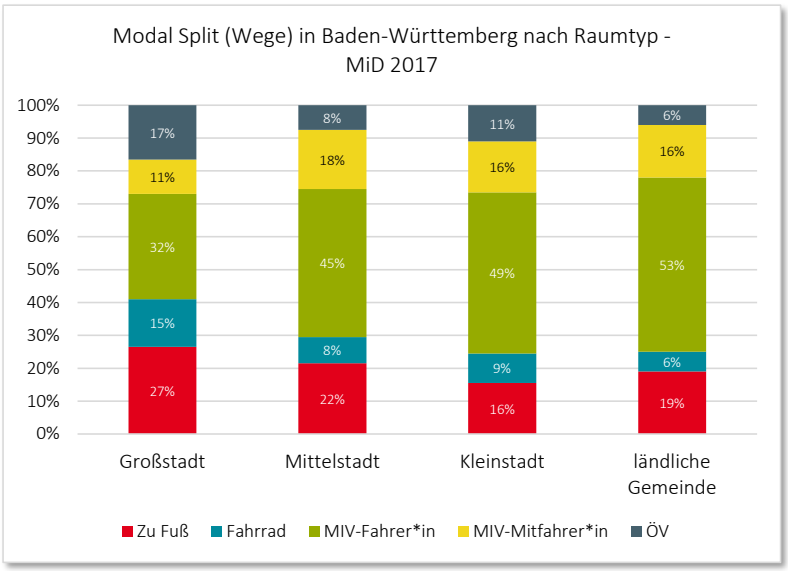


Abbildung 15: Modal Split nach Wegen in Baden-Württemberg nach Raumtypen (MiD 2017)
(Quelle: eigene Darstellung nach Verkehrsministerium BW 2018)

[12] Angepasste Methodik ggü. der Methodik in der MiD 2017, um eine bessere Einheitlichkeit zu gewährleisten. Es wurden jeweils Mittelwerte aus den vergleichbaren MiD Raumtypen gebildet.
[13] Verkehrsministerium BW 2018

4.7 Kooperationen und Verknüpfungspunkte

Die folgenden Themen betrachten verschiedene Verknüpfungspunkte zum Thema Carsharing und den Carsharing-Anbietern in Baden-Württemberg. Einerseits wird das Potenzial von Carsharing im Rahmen von Projekten von Wohnungsbaugesellschaften beleuchtet. Weiterhin wurden kommunale Stellplatzsatzungen untersucht, die Mobilitätslösungen wie Carsharing beinhalten, welche die Stellplatzzahl verringern können. Außerdem wurden die Kooperationen zwischen Carsharing-Anbietern und den 19 Verkehrsverbünden untersucht. Zuletzt werden buchungsseitige Kooperationen zwischen den Carsharing-Anbietern in Baden-Württemberg untersucht, die in der Branche als „Quernutzung" bezeichnet wird und damit dem branchenübergreifenden Begriff „Roaming" entspricht.

4.7.1 Wohnungsbaugesellschaften und Carsharing

Einige der größeren Wohnungsbaugesellschaften haben das Thema „Neue Mobilität" und Carsharing bereits in ihren Bauprojekten aufgenommen. Die Lage ist jedoch undurchsichtig und die Wohnungsbaugesellschaften scheinen das Thema noch nicht als zentralen Punkt in ihre Agenden aufgenommen zu haben. Bei den drei größten Wohnungsbaugesellschaften in Baden-Württemberg, der GBG, der SWSG und VOLKSWOHNUNG ist Carsharing blickpunktartig in ausgewählten Projekten inkludiert [14]. Eine flächendeckende Berücksichtigung des Themas ist bis dato nicht zu erkennen. Im Rahmen von Nachhaltigkeitszielen liegt der Fokus der Gesellschaften eher auf nachhaltigen Bauweisen. Mobilität scheint in vielen Fällen in diesem Kontext zweitrangig zu sein. Die Beobachtungen beruhen auf einer Internetrecherche, die nur wenige Ergebnisse hervorgebracht hat. Selbst auf den Webseiten der Unternehmen lassen sich nur mit Mühe Informationen zu Carsharing finden. In Tabelle 1 sind Ergebnisse aufgelistet und die Art der Mobilitätslösungen, die die jeweiligen Unternehmen bereits implementiert haben bzw. die Kooperationen, die sie eingegangen sind.[15]

Bei der GSW wurden in einem der Bauprojekte separate Carsharing-Stellplätze ausgewiesen. Bei der GBG aus Mannheim werden im Projekt FRANKLIN am Stadtrand Bike und Carsharing inkludiert. Die SWSG hat in Stuttgart-Plieningen eine Mobilstation mit Carsharing-Stellplätzen eingeplant. Die VOLKSWOHNUNG GmbH wiederum ist eine konkrete Kooperation mit dem Carsharing-Anbieter Stadtmobil Karlsruhe eingegangen und bietet den Mieter:innen Vergünstigungen und damit einen Anreiz zur Nutzung des Dienstes an. Siedlungswerk hat in Stuttgart im Rahmen einer Beteiligung im Forschungsprojekt „LivingLab BW mobil" zu neuer Mobilität das Thema Carsharing in einem der Projekte implementiert[16]. Zuletzt hat die KOP GmbH ein elektrisches Carsharing in einem ihrer Projekte in Weinstadt inkludiert.

Tabelle 1: Rechercheergebnis zum Thema Carsharing und Wohnungsbaugesellschaften (Quelle: Webseiten der Wohnungsbaugesellschaften)

Wohnungsbaugesellschaft	Mobilitätslösungen
GSW Immobilien AG	Bereitstellung von Carsharing-Stellplätzen im Projekt in Mössingen (Eschenstraße)
GBG – Mannheimer Wohnungsbaugesellschaft mbH	Bike- und Carsharing im Projekt FRANKLIN in Mannheim

[14] Listenchampion (2021): Liste der 3 größten Wohnungsunternehmen in Baden-Württemberg, https://www.listenchampion.de/2021/11/08/liste-der-3-groessten-wohnungsunternehmen-in-baden-wuerttemberg/, letzter Zugriff: 31.07.2023.
[15] Quelle: Webseiten der jeweiligen Wohnungsbaugesellschaften.
[16] Siedlungswerk GmbH Wohnungs- und Städtebau (Siedlungswerk) (2017): Wohnen und Elektromobilität in Stuttgart-Rosenstein, https://www.siedlungswerk.de/sites/default/files/seite-anhang/13624-6682-13624-veroeffentlichungsbericht-web.pdf, letzter Zugriff: 31.07.2023.

Wohnungsbaugesellschaft	Mobilitätslösungen
SWSG- Stuttgarter Wohnungs- und Städtebaugesellschaft mbH	Einrichtung einer Mobilstation in einem der Projekte in Stuttgart-Plieningen
VOLKSWOHNUNG GmbH	Kooperation mit Stadtmobil in Karlsruhe: Vergünstigungen für Mieter:innen (Stadtmobil Neukund:innen)
Siedlungswerk GmbH Wohnungs- und Städtebau	Forschungsprojekt (LivingLab BW mobil) zu neuer Mobilität (inkl. Carsharing) in Stuttgart Rosenstein (Schmidtgen-Areal)
KOP GmbH	E-Carsharing in Weinstadt

4.7.2 Kommunale Stellplatzsatzungen mit Mobilitätsangeboten

In der Landesbauordnung (LBO) des Landes Baden-Württemberg vom 05. März 2010 ist in § 37, Absatz 1 folgendes festgelegt: „Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen ist für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen (notwendiger Kfz-Stellplatz)“ [17]. Dies verpflichtet die Wohnungsbaugesellschaften und Bauherr:innen für jede Wohnung, unabhängig ihrer Größe, einen Kfz-Stellplatz zu errichten. Die LBO ermöglicht eine Ablösung von Pkw-Stellplätzen durch Fahrradstellplätze, vier Fahrradstellplätze ersetzen dabei einen Kfz-Stellplatz. Aufgrund von § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) und § 74 Abs. 2 Nr. 1 Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) in Verbindung mit § 37 Abs. 1 LBO und § 74 Abs. 6 LBO wird den Kommunen jedoch ermöglicht, je nach Bedarf und regionaler Notwendigkeit, eigene kommunale Stellplatzsatzungen zu erlassen. Dabei kann der Stellplatzbedarf auf bis zu zwei Stellplätze je Wohnung angehoben werden, er kann jedoch auch verringert werden.

Generell geht eine Verringerung dabei einher mit einer guten Verfügbarkeit von alternativen Mobilitätsformen als Ersatz für den privaten Pkw. Zu nennen sind hier der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrradstellplätze sowie Bike- und Carsharing, wobei Sharing-Angebote nicht in der aktuellen Fassung der LBO enthalten sind. Diese Möglichkeiten der Ablösung von Kfz-Stellplätzen finden sich zumeist in umfassenderen Mobilitätskonzepten wieder, die die verschiedenen Mobilitätsformen bewerten und gewichten.[18]

Der Fokus der vorliegenden Recherche bestand darin, Kommunen zu identifizieren, die eigene Stellplatzsatzungen erlassen haben und dabei von Mobilitätskonzepten mit Carsharing-Angeboten Gebrauch gemacht haben, um die Kfz-Stellplatzpflicht zu verringern. Bei der Erfassung auf Basis einer Stichprobe wurden alle Kommunen mit einer eigenen Stellplatzsatzung erfasst, inklusive jener, die die Kfz-Stellplatzpflicht erhöht oder andere Regelungen gefunden haben. Mittels einer initialen Google-Recherche wurden erste Kommunen erfasst. Es zeigte sich jedoch schnell, dass eine solche Suche nicht alle Kommunen mit eigener Stellplatzsatzung erfassen kann und eine Erfassung aller 1101 Kommunen in Baden-Württemberg aufwendig ist. Aufgrund dessen wurde eine Stichprobe gezogen, bei der insgesamt 104 Kommunen erfasst wurden, was knapp zehn Prozent aller Kommunen in Baden-Württemberg entspricht.

[17] Land Baden-Württemberg (2010): Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung vom 5. März 2010, § 37 Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, Garagen, https://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&docid=jlr-BauOBW2010V8P37&psml=bsbawueprod.psml&max=true, letzter Zugriff: 31.07.2023.

[18] Quelle: Stellplatzsatzungen der untersuchten Kommunen.

Die initiale Recherche hat gezeigt hat, dass es Unterschiede zwischen den verschiedenen Kommunen auf Basis ihrer Größe nach der Bevölkerungszahl gibt, die sich v.a. in den Begründungen zu den Stellplatzsatzungen manifestiert haben. Aus diesem Grund wurden, angelehnt an die vier Raumtypen des BBSR[19], vier Gruppen gebildet[20]. Zusätzlich wurde ein Fokus auf größere Städte gelegt und äquivalent zum Städteranking des bcs als zusätzliche Gruppe alle Städte über 50.000 Einwohner:innen erfasst [21]. Da die Gruppen eine unterschiedliche Anzahl an Kommunen beinhalten, wurde für die Gruppe der Großstädte eine Vollerhebung durchgeführt. Für die anderen Gruppen wurde eine zufällige Stichprobe gezogen. Dafür wurden alle Städte je Gruppe in einer Liste alphabetisch sortiert und anschließend jede X-te Stadt zur Erfassung ausgewählt. X richtet sich dabei am Ziel, je Gruppe ca. 30 Kommunen zu erheben (entspricht jeweils ca. fünf bis zehn Prozent aller Kommunen der jeweiligen Gruppe). Die Stichprobe ist statistisch nicht repräsentativ, soll jedoch eine Annäherung an die Realität geben. Diese vier Raumtypen und deren Stichprobe wurden erhoben[22]:

- Großstadt (über 100.000 Einwohner:innen):
  - Vollerhebung
  - 9 Kommunen
- Mittelstadt (20.000 bis 100.000 Einwohner:innen):
  - jede 5. Stadt und
  - und Städte der initialen Google-Suche und
  - alle Städte über 50.000 Einwohnerinnen (Überschneidungen möglich)
  - 32 Kommunen
- Kleinstadt (5.000 bis 20.000 Einwohner:innen):
  - jede 15. Stadt und Städte der initialen Google-Suche
  - 32 Kommunen
- Landgemeinde (unter 5.000 Einwohner:innen):
  - jede 20. Stadt und Städte der initialen Google-Suche
  - 31 Kommunen

Von insgesamt 104 geprüften Kommunen haben 31 eine eigene Stellplatzsatzung erlassen (30 %). Von diesen haben 23 den Stellplatzschlüssel erhöht, zumeist auf 1,5 bis 2 Stellplätze. Acht Kommunen wiederum haben die Stellplatzpflicht verringert, wovon sechs Kommunen dies über eine Ablösung durch Mobilitätsangebote wie Carsharing geregelt haben. In den 25 größten Städten (über 50.000 Einwohner:innen) haben neun Kommunen eine Stellplatzsatzung erlassen, acht davon haben den Stellplatzschlüssel verringert, sechs davon mit Mobilitätslösungen. Demnach finden sich Carsharing und andere alternative Mobilitätsformen nur in den Großstädten wieder, in denen eine grundsätzlich höhere Verfügbarkeit des Angebotes gegeben ist ggü. ländlicheren Gemeinden und Kleinstädten. Beispiele hierfür sind Stuttgart, Freiburg, Ulm, Tübingen, Konstanz und Ravensburg. Karlsruhe als „Carsharing-Hauptstadt Deutschlands“ hat keine eigene Stellplatzsatzung erlassen[23].

Tabelle 2 zeigt die Statistik der erhobenen Daten. Es ist sichtbar das je Raumtyp knapp ein Drittel der Kommunen eine Stellplatzsatzung erlassen haben. Nur die Landgemeinden liegen bei knapp einem Viertel darunter. Bei diesen Stellplatzsatzungen handelt es sich z.T. um Satzungen, die nur für bestimmte Gebiete gelten und nicht für das ganze Gemeindegebiet. In dieser Untersuchung wurden jedoch spezifische Stellplatzregelungen für bestimmte Gebiete exkludiert die bspw. in einem Bebauungsplan

[19] Hier wurde eine Unterscheidung der Gruppen nur auf Basis der Bevölkerungszahlen durchgeführt. Es kann also sein, dass Kommunen mit grundzentraler Funktion als Landgemeinde eingestuft sind und nicht als Stadt.
[20] Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) (2023): Laufende Stadtbeobachtung – Raumabgrenzungen, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html, letzter Zugriff: 31.07.2023.
[21] Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2023c): Städteranking mit Orten über 50.000 Einwohner. Berlin.
[22] Zu den in der Stichprobe erfassten Kommunen wurden zudem die initialen Suchergebnisse addiert, weshalb es jeweils mehr als 30 erfasst Kommunen je Raumtypgruppe sind.
[23] bcs 2023c

© team red

festgehalten wurden. Demnach sind nur die Satzungen erfasst worden, die für große Gebiete, u.a. auch das Zentrum der Kommune, erlassen worden sind. Die Kleinstädte und ländlichen Gemeinden, die eine Stellplatzsatzung erlassen haben, haben alle die Stellplatzpflicht erhöht. Die Begründungen sind alle ähnlich: Der öffentliche Straßenraum kann die Menge an Pkw im ruhenden Verkehr nicht (mehr) aufnehmen, demnach sollte es mehr Stellplätze im privaten Bereich geben. Die Zunahme der Pkw wurde in Kapitel 4.5 bereits beschrieben, demnach ist davon auszugehen, dass aufgrund einer geringeren Verfügbarkeit von Alternativen zum MIV und der ggf. weiteren Strecken Zweit- und Dritt-Pkw in den Haushalten keine Seltenheit sind. Wie in Tabelle 2 zu sehen ist, betrifft dieses Problem jedoch auch mehr als die Hälfte der Mittelstädte. Insgesamt sind also gegensätzliche Entwicklungen zwischen den kleineren und ländlicheren Gemeinden und den Großstädten zu sehen.

Beispiele für die Einbindung von Carsharing in den Stellplatzsatzungen der Kommunen, die die Stellplatzpflicht verringert haben (ggü. LBO) sind z.B. eine Verringerung auf 0,6 Stellplätze je Wohnung mit einem Carsharing-Konzept in Freiburg. Dabei ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug sieben Pkw-Stellplätze. In Konstanz ersetzt ein Carsharing-Parkplatz bspw. zehn Pkw-Stellplätze. In Tübingen muss für eine verringerte Stellplatzpflicht eine aktive Carsharing Nutzung der Bewohner:innen nachgewiesen werden. In Ulm kann der Pkw-Stellplatzbedarf um bis zu 10 % gesenkt werden, wenn qualifizierte Mobilitätslösungen, darunter auch die aktive Nutzung von Carsharing und der max. fußläufigen Entfernung von 300 m vom Grundstück zum Carsharing-Stellplatz, nachgewiesen werden können.

Tabelle 2: Statistik zur Recherche der kommunalen Stellplatzsatzungen (Quelle: eigene Darstellung, Stellplatzsatzungen der untersuchten Kommunen)

Statistik	Großstadt	Mittelstadt	Kleinstadt	Land-gemeinde	Städte über 50.000 Einwohner:innen
Gesamtzahl	9	94	428	570	25
Stichprobe / Auswahl	9	32	32	31	25
Stellplatzsatzung erlassen	3 (33 %)	11 (34 %)	10 (31 %)	7 (23 %)	9 (36 %)
Verringerung Stellplatzpflicht	3	5	0	0	8
Erhöhung Stellplatzpflicht	0	6	10	7	1
Mobilitätsangebote (inkl. Carsharing)	2	4	0	0	6

Das Potenzial für Kommunen, Carsharing in ihren Stellplatzsatzungen zu forcieren und als Teil der Lösung für eine klimagerechte Mobilität zu etablieren ist für beide Gruppen groß. In den Großstädten kann dies dazu beitragen, dass Menschen erst gar kein eigenes Fahrzeug anschaffen bzw. ihr jetziges abschaffen. In den ländlichen Gemeinden könnte Carsharing dafür sorgen, dass das Zweit- oder Drittauto ersetzt wird.

4.7.3 Kooperationen zwischen Verkehrsverbünden und Carsharing Anbietern

In Baden-Württemberg gibt es insgesamt 19 Verkehrsverbünde, die verschiedene Verkehrsunternehmen unter sich bündeln[24]. In dieser Untersuchung geht es um aktive Kooperationen zwischen den Verkehrsverbünden und den Carsharing-Anbietern. Auf Basis der Webseiten und Kontaktanfragen zu den Verkehrsverbünden konnte herausgefunden werden, dass von den 19 Verkehrsverbünden zehn eine aktive Kooperation mit mindestens einem Carsharing-Anbieter haben (Abbildung 16). Bei zwei der neun Verkehrsverbünde, bei denen keine Kooperation besteht, werden vom Carsharing-Anbieter Stadtmobil Südbaden bei ÖPNV Abo- und Zeitkarten Rabatte für das Carsharing angeboten.

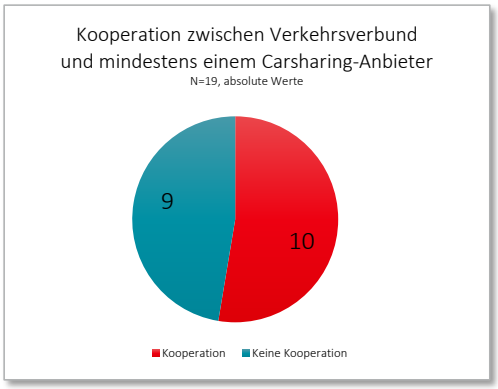


Abbildung 16: Anzahl der Verkehrsverbünde mit Carsharing-Kooperationen (eigene Darstellung, Webseiten der Verkehrsverbünde und Carsharing-Anbieter)

In der Regel werden nur die Carsharing-Nutzung bzw. Anmeldung vergünstigt. Der Kreisverkehr Schwäbisch Hall bietet als Ausnahme jedoch ein vergünstigtes ÖPNV-Abo in Kombination mit Carsharing an.

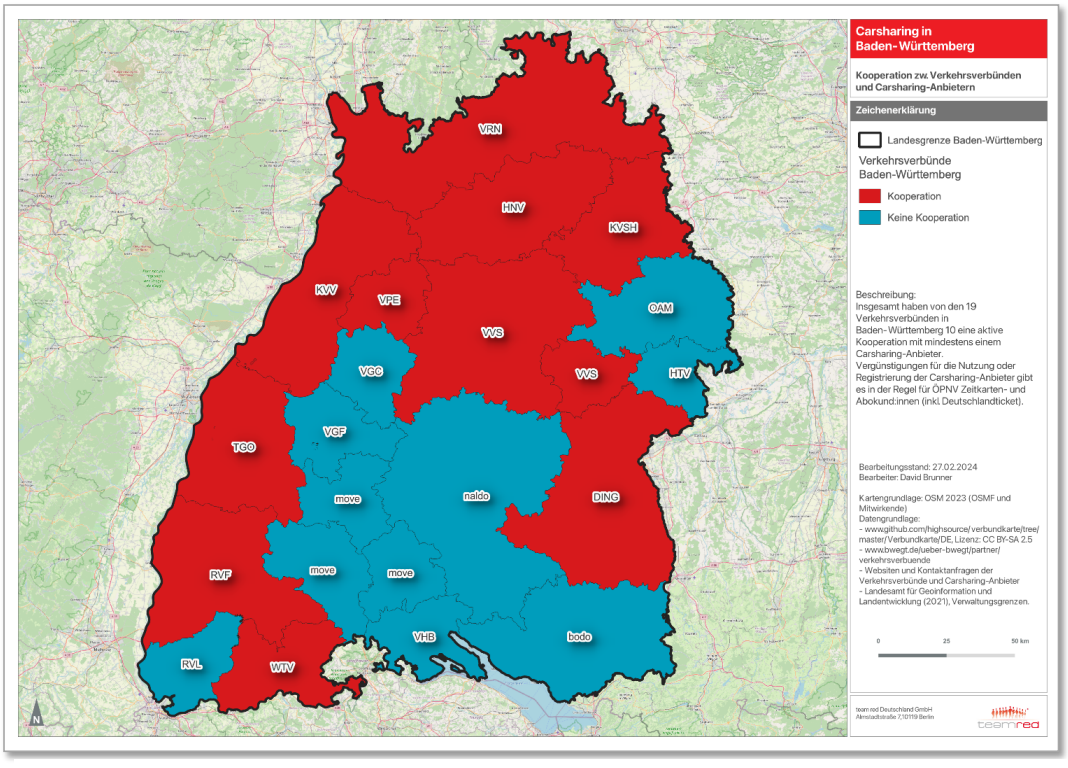


Abbildung 17: Karte zur geographischen Verortung der Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg sowie Darstellung der Verbünde mit Kooperationen (Quelle: eigene Darstellung, LBL 2021)

[24] Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Verkehrsministerium BW) (2023): Die Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg, https://www.bwegt.de/ueber-bwegt/partner/verkehrsverbuende, letzter Zugriff: 31.07.2023.

Vergünstigungen beim Carsharing Anbieter werden zumeist auf der Basis von Zeit- und Abokarten gewährt. Dabei ist auch das Deutschlandticket inkludiert.

Abbildung 17 zeigt eine Karte aller Verkehrsverbünde von Baden-Württemberg mit einer Unterscheidung, welche Verbünde eine Kooperation haben und welche nicht. Die räumliche Verteilung zeigt, dass Verkehrsverbünde, in denen die Großstädte und dichter besiedelten Gebiete liegen eher eine Kooperation eingegangen sind, da anzunehmen ist, dass der ÖPNV und die Carsharing-Dichte dort höher sind. Insbesondere im südlichen Baden-Württemberg ist zu sehen, dass die dortigen Verbünde keine Kooperation mit Carsharing-Anbietern haben. Dass die Verbünde der Bodenseeregion keine Kooperation eingegangen sind, ist auch wegen des dort starken Tourismus überraschend, immerhin ist eine gute Kombination von ÖPNV und Mietwagen am Zielort ein gutes Argument gegen die Anreise mit dem eigenen Pkw.

Tabelle 3 zeigt die Kooperationen der verschiedenen Verkehrsverbünde im Detail. Beispiele für die Arten der Kooperationen sind z.B. der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING), der eine Kooperation mit dem Anbieter teilAuto Biberach hat und 20 € Rabatt auf die Carsharing-Aufnahmegebühr und eine halbierte Carsharing-Jahresgebühr mit der DING Abo-Jahreskarte gibt. Der Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr (HNV) bspw. hat eine Kooperation mit Stadtmobil Karlsruhe und ZEAG Energie. Bei ersterem gibt es für HNV sowie KVV, VPE und VRN-Stammkund:innen (u.a. Deutschlandticket, Abonnenten) eine 30 € Fahrtgutschrift bei Vertragsabschluss sowie drei freie Monatsbeiträge für das Carsharing . ZEAG Energie Abonnenten erhalten einen einmaligen 39 € Rabatt auf die jährliche Grundgebühr bei der Registrierung beim Carsharing-Anbieter. Der Tarifverbund Ortenau (TGO) kooperiert mit Stadtmobil Südbaden. Abonnenten und Deutschlandticket Inhaber:innen der Verkehrsverbünde RVF, RVL, WTV, VHB, TGO und move erhalten einen dauerhaften 10 % Rabatt auf Zeit- und Kilometerpreise des Carsharing-Anbieters. Weitere Arten der Kooperationen sind z.B. die Werbung für die jeweiligen regionalen Carsharing-Anbieter auf der Webseite der Verkehrsverbünde ohne preislichen Anreiz.

Tabelle 3: Ergebnistabelle mit Details zu den Verkehrsverbünden der Art der Kooperation und Details dazu (Quelle: eigene Darstellung, Webseiten der Verkehrsverbünde und Carsharing Anbieter)

Verkehrsverbund	Kooperation	Carsharing Anbieter	Art der Kooperation	Details
BODO- Bodensee Oberschwaben Verkehrsverbund	Nein			
DING- Donau-Iller-Nahverkehrsverbund	Ja	teilAuto Biberach	Rabattierte Aufnahmegebühr (Carsharing) + Rabatt auf Jahresgebühr (Carsharing)	20 € Rabatt auf Aufnahmegebühr und halbierte Jahresgebühr mit DING-Jahreskarte
HNV- Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr	Ja	Stadtmobil Karlsruhe ZEAG Energie	Startguthaben bei Registrierung (Carsharing) + zeitlich begrenzte Rabattierung (Carsharing) Startguthaben bei Registrierung (Carsharing)	KVV, VPE, VRN, HNV-Stammkunden (u.a. Deutschlandticket, Abonnenten) erhalten 30 € Fahrtgutschrift bei Vertragsabschluss sowie 3 freie Monatsbeiträge Abonnenten: einmaliger 39 € Rabatt auf jährliche Grundgebühr bei Registrierung
HTV- Heidenheimer Tarifverbund	Nein			

© team red

Verkehrsverbund	Koope-ration	Carsharing Anbieter	Art der Kooperation	Details
KVSH- Kreisverkehr Schwäbisch Hall	Ja	teilAuto Schwäbisch Hall	Kostenlose Aufnahmegebühr (Car-sharing) + Rabattierte Abo-Karte (ÖV)	10 % Rabatt auf Abo-Preise des Verkehrsunternehmens + kostenlose Aufnahmegebühr bei teilAuto
KVV- Karlsruher Verkehrs-verbund	Ja	Stadtmobil Karlsruhe	Startguthaben bei Registrierung (Carsharing) + zeitlich begrenzte Ra-battierung (Carsharing)	KVV, VPE, VRN, HNV-Stammkun-den (u.a. Deutschlandticket, Abonennten) erhalten 30 € Fahrt-gutschrift bei Vertragsabschluss sowie 3 freie Monatsbeiträge
NALDO- Verkehrsverbund Neckar Alb Donau	Nein			
OAM- Ostalb Mobil	Nein			
RVF- Regio Verkehrsver-bund Freiburg	Ja	Grüne Flotte Stadtmobil Südbaden my-e-car	Rabatt auf Carsharing-Nutzungs-preise	Abonnenten Region und Deutsch-landticket (RVF, RVL, WTV, VHB, TGO und move) erhalten 10 % Ra-batt auf Zeit- und Kilometerpreis der Carsharing-Anbieter
RVL- Regio Verkehrsver-bund Lörrach	Nein			
TGO- Tarifverbund Or-tenau	Ja	Stadtmobil Südbaden	Rabatt auf Carsharing-Nutzungs-preise	Abonnenten Region und Deutsch-landticket (RVF, RVL, WTV, VHB, TGO und move) erhalten 10 % Ra-batt auf Zeit- und Kilometerpreis der Carsharing-Anbieter
move- Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar-Heu-berg	Nein			
VGC- Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw	Nein			
VGF- Verkehrsgemein-schaft Landkreis Freuden-stadt	Nein			
VHB- Verkehrsverbund Hegau Bodensee	Nein			
VPE- Verkehrsverbund Pforzheim Enzkreis	Ja	Stadtmobil Karlsruhe	Startguthaben bei Registrierung (Carsharing) + zeitlich begrenzte Ra-battierung (Carsharing)	KVV, VPE, VRN, HNV-Stammkun-den (u.a. Deutschlandticket, Abonnenten) erhalten 30 € Fahrt-gutschrift bei Vertragsabschluss sowie 3 freie Monatsbeiträge
VRN- Verkehrsverbund Rhein Neckar	Ja	Stadtmobil Rhein-Neckar Franklin mobil	Rabattierte Aufnahmegebühr (Car-sharing)	Rabatt auf Starterpaket und Ver-einsbeitrag Trägerverein entfällt Keine Rabattierung aber Hinweis

© team red

Verkehrsverbund	Koope-ration	Carsharing Anbieter	Art der Kooperation	Details
			Werbung für Spezialticket ÖPNV (keine Rabattierung)	auf VRN Rhein-Neckar-Ticket Plus Ticket
VVS- Verkehrs- und Tarif-verbund Stuttgart	Ja	Deer	Startguthaben bei Registrierung (Carsharing)	Mit SSB Abo 20 € Rabatt auf Car-sharing-Buchung
WTV- Waldshuter Tarif-verbund	Ja	Stadtmobil Südbaden my-e-car	Rabatt auf Carsharing-Nutzungs-preise	Abonnenten Region und Deutsch-landticket (RVF, RVL, WTV, VHB, TGO und move) erhalten 10% Ra-batt auf Zeit- und Kilometerpreis der Carsharing-Anbieter

An dieser Stelle ist zu betonen, dass die angebotenen Rabatte auf den Webseiten der Verkehrsverbünde meist nur mit Aufwand oder großem Zufall zu finden sind. Bei vier der Verkehrsverbünde war eine zusätzliche schriftliche bzw. telefonische Abfrage nötig, um Informationen zu möglichen Kooperationen zu identifizieren. ÖPNV-Nutzer:innen die sich also auf den Webseiten der Verkehrsverbünde wiederfinden, werden meist nicht aktiv informiert, dass es mögliche Rabatte bei den jeweiligen Carsharing-Anbietern geben könnte. (Potenzielle) Carsharing-Nutzer:innen finden die Vergünstigungen und Kooperationen mit den verbünden jedoch deutlich leichter bei den Preislisten der Carsharing-Anbieter. Es ist demnach noch viel Potenzial auf Seiten der Verkehrsverbünde, die Verknüpfung des ÖPNV über die Abo- und Zeitkarten mit dem Carsharing zu bewerben. Die Verknüpfung mit dem kürzlich eingeführten Deutschlandticket bietet hier ggf. Raum für neue und erweiterte Kooperationen.

4.7.4 Kooperationen zwischen Carsharing-Anbietern: Quernutzung

Es gibt verschiedene Kooperationen zwischen den unterschiedlichen Carsharing-Anbietern. Zum Teil nutzen kleinere Anbieter dieselben Plattformen der größeren, zum anderen wird den Nutzer:innen ermöglicht über Anbieter hinweg die Carsharing-Fahrzeuge anderer Anbieter zu nutzen. Diese Art der Kooperation nennt sich Quernutzung. Diese ermöglicht Carsharing-Nutzer:innen bei Carsharing-Anbietern, bei denen sie nicht angemeldet sind deren Carsharing-Fahrzeuge zu den üblichen Preisen und Konditionen zu nutzen. In manchen Fällen geht dies dennoch mit höheren Preisen einher.[25]

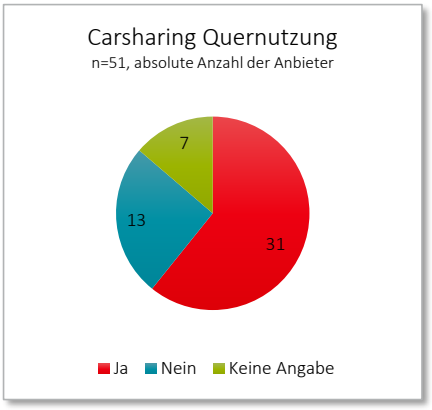


Abbildung 18: Verfügbarkeit Carsharing-Quernutzung (Quelle: eigene Darstellung, Webseiten der Carsharing Anbieter)

Der bcs empfiehlt seinen Mitgliedern grundsätzlich, die Quernutzung anzubieten. Auch Carsharing-Anbieter, die nicht im bcs organisiert sind, bieten die Quernutzung an. Für die Kooperation werden in der Regel Quernutzungsvereinbarungen zwischen den Anbietern geschlossen, um Verrechnungspreise und das Vorgehen bei Schadenfällen vorab zu regeln.[26]

[25] Angaben des bcs 2023
[26] Angaben des bcs 2023

In den meisten Fällen können die Fahrzeuge in anderen Regionen über die bekannte Buchungsplattform gebucht werden. Nur in Ausnahmefällen muss eine separate schriftliche oder telefonische Anfrage gestellt werden. Die Möglichkeit der Quernutzung hängt demnach maßgeblich von der technischen Umsetzbarkeit auf Basis der genutzten Buchungsplattformen zusammen. Beispiele für größere Plattformen sind cantamen und die Plattform von cambio sowie Flinkster. cantamen und cambio können untereinander Daten austauschen, womit insgesamt rund 11.000 Fahrzeuge von 59 Anbietern in ganz Deutschland mit nur einer Mitgliedschaft gebucht werden können.[27]

Eine Recherche ergab, dass in Baden-Württemberg 31 von 51 Anbietern eine Quernutzung anbieten, was 61 % und damit knapp zwei Dritteln entspricht (siehe Abbildung 18). 13 Anbieter bieten keine Quernutzung an (25 %), bei sieben (14 %) gab es dazu keine oder unzureichende Angaben. Abbildung 19 zeigt die räumliche Verteilung der Geschäftsstellen der Carsharing Anbieter in Baden-Württemberg und ob eine Quernutzung vorliegt oder nicht[28]. Die Verteilung gibt keine gesonderten Hinweise oder Schlüsse. Die Begründungen für oder gegen eine Quernutzung liegen demnach wie zu erwarten an anderen Faktoren.[29]

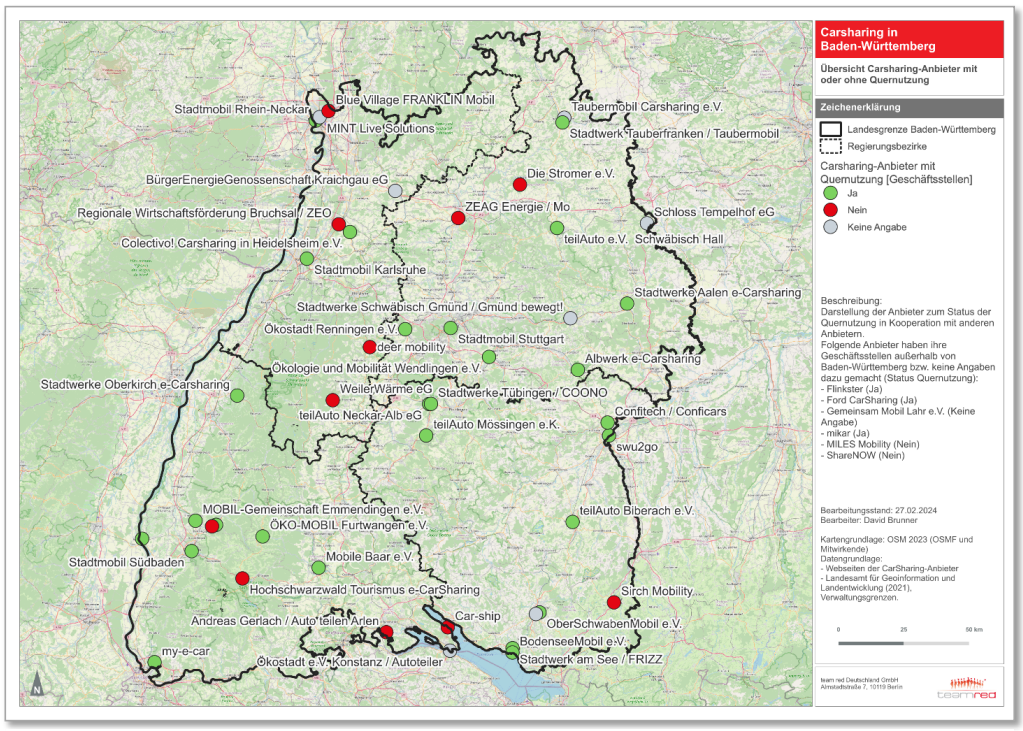


Abbildung 19: Räumliche Verteilung der Geschäftsstellen der Anbieter in Baden-Württemberg und Angaben zur Quernutzung (Quelle: eigene Darstellung, Webseiten der Anbieter)

Die Quernutzung kann als zusätzliche Maßnahme für eine Kund:innengewinnung dienen, die den Nutzer:innen ermöglicht z.B. für Urlaubs- oder Geschäftsreisen „fremde“ Carsharing-Fahrzeuge in anderen Regionen zu nutzen. Dabei ist die einfache Handhabung über die bekannte Buchungsplattform wohl ein wichtiger Faktor für die tatsächliche Nutzung dieses Angebots. Eine Statistik, wie häufig das Angebot der

[27] Angaben des bcs 2023

[28] Da einige (größere) Anbieter Deutschlandweit aktiv sind und ihre Geschäftsstellen außerhalb Baden-Württembergs liegen oder keine genaue Geschäftsstelle angegeben wurde, sind diese in der Karte nicht dargestellt. Die Statistik dazu befindet sich jedoch in der Beschreibung der Karte in Abbildung 19Abbildung 19.

[29] Webseiten der Carsharing Anbieter

Quernutzung von den Carsharing-Kund:innen genutzt wird, liegt Stand Sommer 2023 nicht vor. Insofern kann über das Potenzial der Kooperationsart der Quernutzung nur gemutmaßt werden. Hierzu bedarf es weiterer Analysen.

4.8 Anbieter: Marktdurchdringung, Tarife, Antriebsarten

Folgendes Kapitel gibt einen System- und Tarifüberblick in die Carsharing-Landschaft Baden-Württembergs. Zuerst werden die Antriebsarten der Carsharing-Fahrzeuge der untersuchten Anbieter betrachtet. Anschließend wird ein Marktüberblick zu digitalen Angeboten und Tarifen (z.B. Grundgebühr) gegeben. Zuletzt werden für die in der Anbieterbefragung erhobenen Nutzer:innendaten im Kontext der Einwohner:innenzahlen der Kommunen, in denen die jeweiligen Geschäftsgebiete liegen, beschrieben und analysiert.

Methodisch wurde aufgrund fehlender Daten keine Vollerhebung aller Carsharing-Anbieter in Baden-Württemberg erzielt. Insgesamt wurden 51 Anbieter verschiedener Größen untersucht, von denen nicht für alle hier untersuchten Themen Daten vorlagen bzw. zu recherchieren waren. Aus diesem Grund ist in den folgenden Kapiteln jeweils angegeben auf wie viele Anbieter Bezug genommen wird (bspw. n = 40, bedeutet, dass für 40 von 51 Anbietern Daten vorliegen).

4.8.1 Marktdurchdringung Privatkund:innen

Für zwölf der 51 Carsharing Betreiber in Baden-Württemberg liegen auf Basis einer Betreiberbefragung im Rahmen der vorliegenden Studie Daten zur Anzahl der Privatkund:innen vor. Hierbei handelt es sich um angemeldete Privatkund:innen mit einem aktiven Vertrag bei den jeweiligen Anbietern. Dies ist jedoch nicht gleichzusetzen mit dem Status der aktiven Nutzung. Entsprechend geht es bei den Daten zu

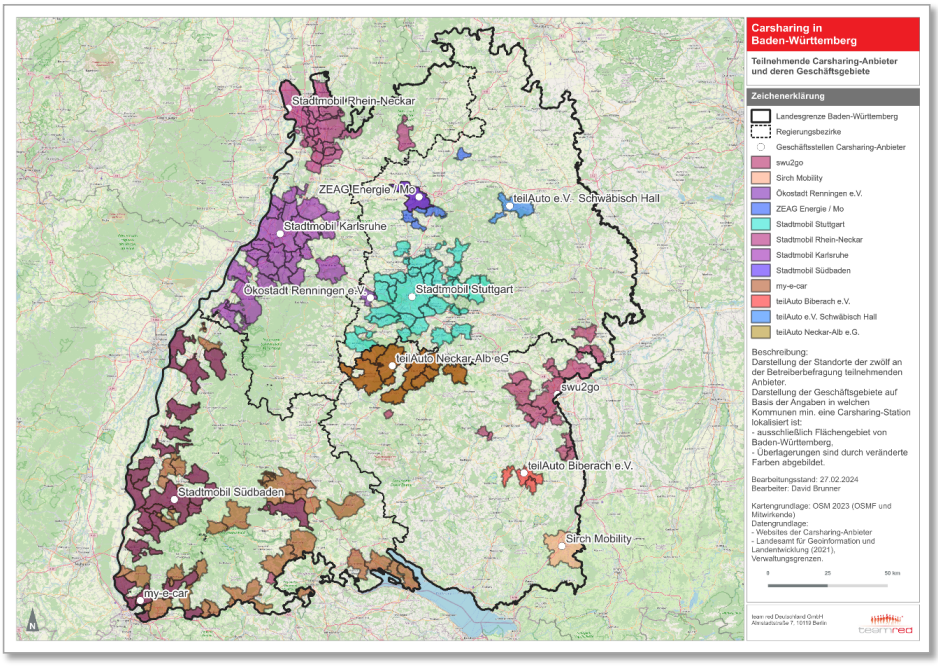


Abbildung 20: Karte zu den Geschäftsgebieten der zwölf Befragten Anbieter in Baden-Württemberg (Quelle: Eigene Darstellung, Webseiten der Carsharing-Anbieter)

den Privatkund:innen um Bestandskund:innen die potenziell jederzeit ein Carsharing Fahrzeug des jeweiligen Anbieters nutzen könnten.

Um diese exemplarisch einzuordnen, wurden den Geschäftsgebieten die darin liegenden Kommunen zugeordnet. Das heißt, dass eine Kommune als Geschäftsgebiet registriert wurde, wenn in der jeweiligen Kommune min. ein Fahrzeug an einer Station zur Verfügung stand. Bei den teilnehmenden Anbietern handelt es sich ausschließlich um Anbieter mit stationsbasierten oder kombinierten Systemen. Auf Basis dieser Vorgehensweise konnte eine räumliche Zuordnung der Geschäftsgebiete erstellt werden. Das Ergebnis ist in Abbildung 20 sichtbar, in der die jeweiligen Kommunen den Geschäftsgebieten zugeordnet sind. Überschneidungen von denselben Kommunen verschiedener Anbieter sind durch die farbliche Überlagerung erkennbar.

Anschließend wurden die Bevölkerungszahlen der jeweiligen Kommunen für die einzelnen Geschäftsgebiete der Betreiber addiert und in Relation zur Anzahl der Privatkund:innen gesetzt. Die daraus entstehende Kennzahl bzw. Quote aus Privatkund:innen und Einwohner:innenzahl setzt eine Annahme der Gleichverteilung der Privatkund:innen über die Kommunen voraus. Diese Annahme ist nur modellhaft, weswegen auch die Quote nur modellhaften Charakter besitzt und ausschließlich Hinweise geben soll.

Der Median der Quote unter den zwölf Anbietern beträgt 0,8 %, im Mittel 1,2 %. Dies bedeutet das im Median knapp unter ein Prozent der Einwohner:innen der Kommunen Privatkund:innen eines Carsharing-Anbieters sind. Der Minimalwert beträgt 0,25 %, der Maximalwert 3,17 %. Die Durchdringung von Carsharing-Nutzer:innen in der Bevölkerung bewegt sich demnach um 1 % bei den befragten Unternehmen. Drei der Anbieter haben eine Quote von über 2 % und haben damit eine überdurchschnittliche Durchdringung. Diese Zahlen geben einen Hinweis darauf, dass das Carsharing nach wie vor viel Potenzial hat und noch weitere Maßnahmen zur Förderung unternommen werden können. Zudem ist Carsharing noch nicht überall verfügbar. Hierbei muss zusätzlich beachtet werden, dass es in einer Kommune zwar ein Carsharing-Angebot geben kann, wenn dieses aber in weiter (bei stationsbasiertem Carsharing insb. in fußläufiger) Entfernung liegt, kann das Angebot trotzdem nicht erreichbar sein. Als „Daumenregel“ gilt, dass Stationen nicht weiter als 300 bis 500 m vom Wohnort entfernt sein sollten, um erfolgreich angenommen zu werden[30].

4.8.2 Marktüberblick: System- und Tarifebene

Mit Blick auf die System- und Tarifebene zeigen sich weitere Unterschiede in der Carsharing-Landschaft Baden-Württembergs. Abbildung 21 zeigt die verschiedenen untersuchten Faktoren (n entspricht der Anzahl der untersuchten Betreiber). Die Recherche hat gezeigt, dass 78 % der 42 untersuchten Betreiber ihren Nutzer:innen eine App zur Buchung der Carsharing-Fahrzeuge anbieten. Die Anbieter, die keine App bereitstellen, haben alle kleine Flotten (unter 10 Fahrzeuge) oder sind über eine Partnerplattform angebunden (insb. Flinkster). Alternativ können die Fahrzeuge über eine Webpage in einem Kalender gebucht werden und deren Verfügbarkeit eingesehen werden.

Auf Tarifebene gibt es verschiedene typische Modelle, die von den Betreibern unterschiedlich genutzt werden (siehe Abbildung 21). Dabei sind zwei Kategorien zu identifizieren: zum einen werden einmalige Gebühren erhoben für die Erst-Registrierung, zum anderen geht es um die Preisgestaltung für die eigentliche Nutzung, für die es verschiedene Modelle gibt.

[30] team red Deutschland GmbH (team red) (2018): **Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen**, Endbericht im Rahmen des Projekts „SHARE-North“ Interreg. Berlin.

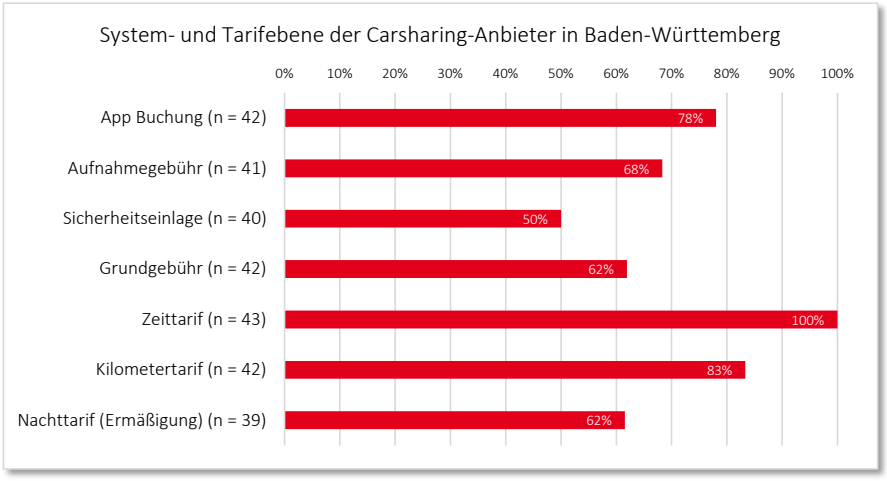


Abbildung 21: Marktüberblick zur System- und Tarifebene der Carsharing-Anbieter in Baden-Württemberg (Quelle: Webseiten der Carsharing Anbieter)

Registrierungsgebühren

Eine Registrierungsgebühr bzw. eine einmalige Aufnahmegebühr erheben 68 % und damit knapp zwei Drittel aller Anbieter (n = 42). Diese beinhaltet eine Servicepauschale für den Aufwand (bspw. Erstellung einer Buchungskarte), sowie die Registrierung im System. Des Weiteren soll dies auch eine bewusste Entscheidung für oder gegen den Anbieter darstellen, und damit eine kleine Einstiegshürde, um „Karteileichen" zu verhindern. Zum Teil werden mit dieser Grundgebühr jedoch auch direkt Guthaben an die Kund:innen verschenkt, bspw. als Freifahrt für die erste Nutzung oder ein Zeit- oder Kilometerguthaben. Die Betreiber, die keine Registrierungsgebühr verlangen bieten ihren (potenziellen) Nutzer:innen einen einfachen Zugang zu ihrem Carsharing-Angebot, für den Betreiber kann dies aber auch mit einem höheren finanziellen Risiko einhergehen. Eine Sicherheitseinlage, um die finanziellen Risiken für die Anbieter zu verringern, erheben 50 % der untersuchten Anbieter, also die Hälfte. Oft wird auch von einer Kaution gesprochen, hierbei geht es meist um 100 bis 500 Euro, die bei Vertragsende bzw. Kündigung des jeweiligen Carsharing-Vertrags wieder ausgezahlt werden. Drei der untersuchten Anbieter erheben keine Registrierungsgebühr, jedoch eine Sicherheitseinlage. Eine Sicherheitseinlage kann für viele Nutzer:innen abschreckend sein, da dies einen relativ hohen Geldbetrag verlangt und bindet.

Nutzungsgebühren

Nach Anmeldung bzw. Registrierung werden verschiedene Entgelte für die eigentliche Nutzung der Fahrzeuge erhoben. Ein klassisches Modell hierbei sind eine Grundgebühr sowie Zeit- und Kilometertarife. Wie Abbildung 21 zeigt, erheben 62 % der untersuchten Anbieter eine Grundgebühr. Diese wird in der Regel monatlich berechnet. Hierbei muss jedoch unterschieden werden, dass sich die Grundgebühr auf die tatsächliche Nutzung beziehen kann: bspw., dass für jede Anmietung, unabhängig ihrer Länge oder Dauer 5 € fällig werden. Auf der anderen Seite kann eine Grundgebühr auch bedeuten, dass ein monatlicher Betrag fällig wird, auch wenn eine Nutzung der Fahrzeuge gar nicht stattfindet. Dies kann ergänzt werden durch verschiedene Modelle, in denen die Grundgebühr steigt, dadurch aber für vielnutzende Vorteile in den Nutzungsgebühren bei Zeit- und Kilometertarifen entstehen.

Im Falle, dass Anbieter keine Grundgebühr erheben, werden diese durch erhöhte Nutzungsentgelte ausgeglichen. Dieser werden häufig nach Viel- und Wenignutzenden ausdifferenziert, um mit attraktiven Vielfahrer-Tarifen möglichst viele Nutzer:innen langfristig zu binden, gleichzeitig aber auch bei geringer Nutzung attraktiv zu sein. Bei den Nutzungsgebühren setzen alle untersuchten Anbieter auf Zeittarife.

© team red

Dabei wird die Nutzung der Fahrzeuge meist auf Stunden- und Tagesbasis angeboten und entsprechend abgerechnet. Für Langzeitmieten von bspw. mehreren Tagen bis Wochen gibt es meist vergünstigte Angebote. Gepaart werden die Zeittarife oft mit Kilometerpreisen. 83 % der Anbieter bieten diese an, wobei die Art der Kombination sehr unterschiedlich ausfallen kann. Gepaart werden die Zeit- und Kilometerpreise bspw. indem bei Tagestarifen eine Anzahl an Kilometern inkludiert ist und Mehrkilometer zusätzlich abgerechnet werden. Diese Gebühren werden ergänzend gestaffelt in Abhängigkeit von der Fahrzeuggröße.

Einzig der Anbieter Miles bietet einen reinen Kilometertarif an. Allerdings ist auch dieser an zeitliche Komponenten gebunden, um zu verhindern, dass Dauermieter die Fahrzeuge blockieren.

Eine weitere zusätzliche Preisgestaltung ist das Anbieten von Nachttarifen, in denen zu Nachtzeiten, in denen die Carsharing-Fahrzeuge meist weniger ausgelastet sind, vergünstigte Konditionen angeboten werden. Dies soll für eine bessere Auslastungsquote sorgen und ist für zeitlich flexible Nutzer:innen ein attraktives Angebot. Dies bieten 62 % der untersuchten Anbieter (n = 39) an.

4.8.3 Antriebsarten der Carsharing-Flotten

Mit dem fortschreitenden Klimawandel hat die Antriebswende der Kfz in Deutschland in den letzten Jahren an Fahrt aufgenommen. Bei den neu zugelassenen privaten Pkw wurden 2021 13,6 % mit Elektroantrieb zugelassen[31]. Die traditionell umweltorientierte Carsharing-Branche ist hier bei Betrachtung der Flottenanteile als Vorreiter unterwegs: Laut bcs waren zum 1. Januar 2023 20,5 % aller zugelassenen Carsharing-Fahrzeuge mit Elektroantrieb, in der nationalen Pkw-Flotte bei 3,5 %[32].

Abbildung 22 zeigt die Verteilung der Antriebsarten der Carsharing-Flotte in Baden-Württemberg (Basis sind die Flotten von 43 untersuchten Anbietern). Wie zu sehen ist, sind bereits 31 % (entspricht 1.574 Fahrzeuge) der Carsharing-Fahrzeuge in Baden-Württemberg mit Elektroantrieb ausgestattet. Demnach entspricht dies fast einem Drittel aller Fahrzeuge der untersuchten Anbieter und damit mehr als im bundesdeutschen Durchschnitt der Carsharing-Branche. Fahrzeuge mit Hybridantrieb kommen nur auf 1 % (entspricht 55 Fahrzeuge), die restlichen knapp zwei Drittel (68 %; entspricht 3.429 Fahrzeuge), und damit nach wie vor die Mehrheit der Fahrzeuge, sind mit einem konventionellen Antrieb (Benzin, Diesel, Gas) ausgestattet.

Zum Teil sind die rein elektrisch angetriebenen Fahrzeuge mit klassischen Verbrennern in einer Mischflotte der jeweiligen Anbieter angeboten. In Baden-Württemberg gibt es jedoch bereits 19 Anbieter (44 %; n = 43) die auf ein rein elektrisches Fahrzeugangebot setzen. Dies entspricht 1.187 Fahrzeugen und damit dem Großteil aller im Carsharing eingesetzten E-Fahrzeuge (1.574; s.o.) in Baden-Württemberg.

Auch wenn die Anbieter in Baden-Württemberg schon überdurchschnittlich viele E-Fahrzeuge in ihren Flotten einsetzen, sind einige Hürden für deren kommerzielle Nutzung zu überwinden. Der bcs nennt in diesem Kontext zwei Hauptprobleme für eine noch höhere Quote[33]: Zum einen gibt es kein tragfähiges Konzept, um eine geeignete Ladeinfrastruktur (LIS) für stationsbasiertes Carsharing im öffentlichen Raum zu fördern, da bisher nur Einzellösungen sichtbar sind. Zum anderen wird die bestehende LIS-Infrastruktur von den Carsharing-Flotten im free-floating Angebot im öffentlichen Raum mitgenutzt. Bei einer anzunehmenden Zunahme der privaten E-Fahrzeuge wird es hier voraussichtlich zu vermehrten

[31] Destatis (2023): **Neuzulassungen: Anteil von Elektroautos bleibt gering**, https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Verkehr/E_PKW_Neuzulassungen.html, letzter Zugriff: 16.11.2023.
[32] Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2023b): **Positionspapier: Elektrifizierung des CarSharing – eine unverzichtbare Investition in die Zukunft der Pkw-Mobilität**, https://carsharing.de/themen/elektromobilitaet/elektrifizierung-des-carsharing, letzter Zugriff: 16.11.2023.
[33] bcs 2023b

Konflikten führen, wenn bspw. Ladesäulen zu lange von Carsharing-Fahrzeugen blockiert werden. Bisher gibt es hierfür keine wirtschaftlich tragfähigen Alternativen, die in größerem Maßstab durch die Carsharing-Anbieter ausgerollt werden können – sofern diese nicht direkt Teil der Energiebranche sind.

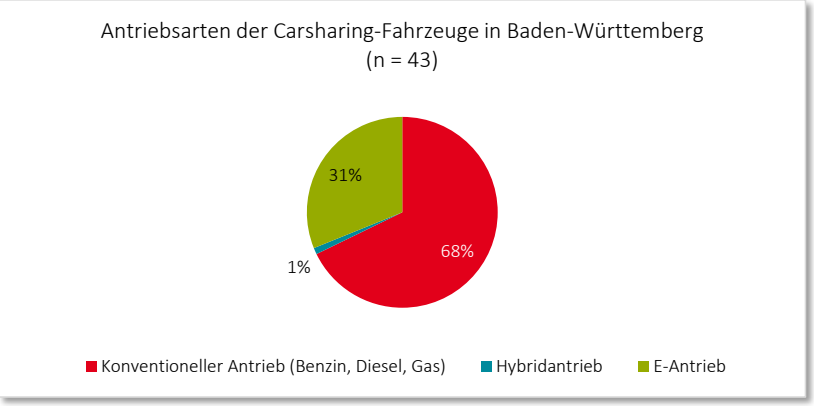


Abbildung 22: Antriebsarten der Carsharing Fahrzeuge in Baden-Württemberg auf Basis 43 untersuchter Anbieter (Quelle: Webseiten der Carsharing Anbieter)

5. Anhänge

5.1 Potenziale

Die Firma INOVAPLAN GmbH hat die Potenziale für mögliche Wachstumsszenarien berechnet. Die folgenden Anlagen zeigen die Berechnung und Herleitung der Szenarien. In den Excel-Dateien können eigene weitere Berechnungen durch den Auftraggeber durchgeführt werden.

Datei Potenzialanalyse:
240130 CS BaWü- Anhang 1.0- Potenzialanalyse.pdf

Datei Szenarienrechner:
240130 CS BaWü- Anhang 1.1- Potenzialanalyse- Szenarienrechner.xlsx

Datei Kostenrechner:
240130 CS BaWü- Anhang 1.2- Potenzialanalyse- Kostenrechner.xlsx

5.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Kanzlei BBG und Partner hat die rechtlichen Rahmenbedingungen ausführlich untersucht. Die Kanzlei trifft auf der Basis der Recherchen diverse Empfehlungen, die zwar in die oben ausgeführten Maßnahmenempfehlungen integriert sind, aber aufgrund der hohen Komplexität in einem eigenen Dokument hergeleitet werden.

Datei Rechtliche Rahmenbedingungen:
240130 CS BaWü- Anhang 2.0- Rechtliche Rahmenbedingungen.pdf

5.3 Befragung von Carsharing-Nutzenden und der Gesamtbevölkerung

Die Firma team red Deutschland Gmbh hat mehrere Befragungen durchgeführt, die ein Bild der derzeitigen Carsharing-Nutzung in Baden-Württemberg zeichnet und damit die Basis für die Maßnahmenentwicklung darstellt.

Datei Befragung von Carsharing-Nutzenden und der Gesamtbevölkerung
240130 CS BaWü- Anhang 3.0- Befragung von Carsharing-Nutzenden und der Gesamtbevölkerung

© team red

6. Verzeichnisse

6.1 Quellenverzeichnis

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) (2023): **Laufende Stadtbeobachtung – Raumabgrenzungen**, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html, letzter Zugriff: 31.07.2023.

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2024): Das Wachstum des Carsharing beschleunigt sich – https://www.carsharing.de/carsharing-wachstum-beschleunigt-sich, letzter Zugriff: 29.02.2024

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2023a): Carsharing Orte in Deutschland – Auszug Baden-Württemberg. Berlin.

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2023b): **Positionspapier: Elektrifizierung des Carsharings – eine unverzichtbare Investition in die Zukunft der Pkw-Mobilität**, https://Carsharing .de/themen/elektromobilitaet/elektrifizierung-des-Carsharing , letzter Zugriff: 16.11.2023.

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2023c): **Städteranking mit Orten über 50.000 Einwohner.** Berlin.

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2020): **Nutzer und Mobilitätsverhalten in verschiedenen Carsharing-Varianten**, STARS Projektbericht. Berlin.

Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2015): **Carsharing und öffentlicher Nahverkehr sind traditionell gute Partner**, In: Pressemitteilung vom 18.02.2015, https://Carsharing .de/presse/pressemitteilungen/Carsharing-oeffentlicher-nahverkehr-sind-traditionell-gute-partner, letzter Zugriff: 16.06.2023.

Destatis (2023): **Neuzulassungen: Anteil von Elektroautos bleibt gering**, https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Verkehr/E_PKW_Neuzulassungen.html, letzter Zugriff: 16.11.2023.

Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung (LGL) (2021): **ATKIS Basis-DLM Verwaltungsgrenzen Baden-Württemberg – NorA**, Datenstand: 04.2021, https://www.lgl-bw.de/Produkte/Open-Data/, letzter Zugriff: 15.03.2023.

Land Baden-Württemberg (2010): Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung vom 5. März 2010, § 37 Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, Garagen, https://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&docid=jlr-BauOBW2010V8P37&psml=bsbawueprod.psml&max=true, letzter Zugriff: 31.07.2023.

Listenchampion (2021): **Liste der 3 größten Wohnungsunternehmen in Baden-Württemberg**, https://www.listenchampion.de/2021/11/08/liste-der-3-groessten-wohnungsunternehmen-in-baden-wuerttemberg/, letzter Zugriff: 31.07.2023.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Verkehrsministerium BW) (2023): **Die Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg**, https://www.bwegt.de/ueber-bwegt/partner/verkehrsverbuende, letzter Zugriff: 31.07.2023.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Verkehrsministerium BW) (2018): **Mobilität in Deutschland: Ergebnistelegramm Baden-Württemberg**, https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/MiD_2017_BW_Ergebnistelegramm_BW.pdf, letzter Zugriff: 10.10.2023.

© team red

NVBW Open-Data (mobidata.bw) (2023): **Soll-Fahrplandaten Baden-Württemberg- ohne Linienverlauf**, Datenstand: 13.04.2023, https://www.mobidata-bw.de/dataset/soll-fahrplandaten-baden-wurttemberg-ohne-linienverlauf, letzter Zugriff: 01.06.2023.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2023): **Der Fahrzeugbestand am 1. Januar 2022**, Datenstand: 01.01.2022, https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugbestand/2022/pm10_fz_bestand_pm_komplett.html, letzter Zugriff, 27.04.2023.

OpenStreetMap (OSMF und Mitwirkende) (OSM) (2023): **OpenStreetMap**, Die Daten sind unter der Open Database License verfügbar, https://www.openstreetmap.org/copyright, letzter Zugriff 15.06.2023.

Siedlungswerk GmbH Wohnungs- und Städtebau (Siedlungswerk) (2017): **Wohnen und Elektromobilität in Stuttgart-Rosenstein**, https://www.siedlungswerk.de/sites/default/files/seite-anhang/13624-6682-13624-veroeffentlichungsbericht-web.pdf, letzter Zugriff: 31.07.2023.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2023): **Bevölkerung, Gebiet und Bevölkerungsdichte**, Datenstand: 31.23.2022, https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/GebietFlaeche/01515020.tab?R=LA, letzter Zugriff: 15.05.2023.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Regionaldatenbank) (2023): **12411-01-01-4: Bevölkerung nach Geschlecht- Stichtag 31.12. – regionale Tiefe: Kreise und krfr. Städte**, Datenstand: 01.05.2023, https://www.regionalstatistik.de/genesis//online?operation=table&code=12411-01-01-4&bypass=true&levelindex=1&levelid=1686998902335#abreadcrumb, letzter Zugriff: 08.06.2023.

team red Deutschland GmbH (team red) (2018): **Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen**, Endbericht im Rahmen des Projekts „SHARE-North“ Interreg. Berlin.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2017): **Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen**, 2. überarbeitete und erweiterte Auflage, Köln.

6.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Chronologischer Ablauf des Projektes 5
Abbildung 2: Maßnahmenfelder Carsharing-Strategie Baden-Württemberg 2030 7
Abbildung 3: Hochrechnung Pkw im Haushalt zu vier Erhebungszeitpunkten 72
Abbildung 4: Anteil Pkw-freier Haushalte zu vier Betrachtungszeitpunkten 73
Abbildung 5: Anteil des Carsharings an erfolgter Pkw-Abschaffung 74
Abbildung 6: Alternative Verkehrsmittel für abgeschaffte Pkw 75
Abbildung 7: Pkw- und Carsharing-Nutzung vor und nach der Anmeldung 75
Abbildung 8: Carsharing-Angebot in Baden-Württemberg (Gemeindeebene) (Quelle: Eigene Darstellung, bcs 2023a, LGL 2021) 76
Abbildung 9: Carsharing-Angebot für Städte über 50.000 Einwohner:innen (Quelle: Eigene Darstellung, bcs 2023c, Statistisches Landesamt 2023, LGL 2021) 77
Abbildung 10: Art des Carsharing-Angebots in Baden-Württemberg (Quelle: Webseiten der Carsharing-Anbieter) 78
Abbildung 11: ÖPNV-Index auf Basis aller Gemeinden in Baden-Württemberg (Quelle: Eigene Darstellung, mobidata.bw 2023, Statistisches Landesamt 2023, LGL 2021) 80
Abbildung 12: PKW-Bestandsdichte je 1.000 Einwohner:innen (Quelle: Eigene Darstellung, KBA 2023, Statistisches Landesamt 2023, LGL 2021) 82
Abbildung 13: Pkw-Entwicklung 2021 ggü. 2012 (Quelle: Eigene Darstellung, Regionaldatenbank 2023, LGL 2021) 83

© team red

Abbildung 14: Modal Split nach Wegen in Baden-Württemberg (MiD 2017) (Quelle: angepasste Darstellung, Verkehrsministerium BW 2018) 84
Abbildung 15: Modal Split nach Wegen in Baden-Württemberg nach Raumtypen (MiD 2017) (Quelle: eigene Darstellung nach Verkehrsministerium BW 2018) 85
Abbildung 16: Anzahl der Verkehrsverbünde mit Carsharing-Kooperationen (eigene Darstellung, Webseiten der Verkehrsverbünde und Carsharing-Anbieter) 90
Abbildung 17: Karte zur geographischen Verortung der Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg sowie Darstellung der Verbünde mit Kooperationen (Quelle: eigene Darstellung, LBL 2021) 90
Abbildung 18: Verfügbarkeit Carsharing-Quernutzung (Quelle: eigene Darstellung, Webseiten der Carsharing Anbieter) 93
Abbildung 19: Räumliche Verteilung der Geschäftsstellen der Anbieter in Baden-Württemberg und Angaben zur Quernutzung (Quelle: eigene Darstellung, Webseiten der Anbieter) 94
Abbildung 20: Karte zu den Geschäftsgebieten der zwölf Befragten Anbieter in Baden-Württemberg (Quelle: Eigene Darstellung, Webseiten der Carsharing-Anbieter) 95
Abbildung 21: Marktüberblick zur System- und Tarifebene der Carsharing-Anbieter in Baden-Württemberg (Quelle: Webseiten der Carsharing Anbieter) 97
Abbildung 22: Antriebsarten der Carsharing Fahrzeuge in Baden-Württemberg auf Basis 43 untersuchter Anbieter (Quelle: Webseiten der Carsharing Anbieter) 99

6.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Rechercheergebnis zum Thema Carsharing und Wohnungsbaugesellschaften (Quelle: Webseiten der Wohnungsbaugesellschaften) 86
Tabelle 2: Statistik zur Recherche der kommunalen Stellplatzsatzungen (Quelle: eigene Darstellung, Stellplatzsatzungen der untersuchten Kommunen) 89
Tabelle 3: Ergebnistabelle mit Details zu den Verkehrsverbünden der Art der Kooperation und Details dazu (Quelle: eigene Darstellung, Webseiten der Verkehrsverbünde und Carsharing Anbieter) 91

© team red