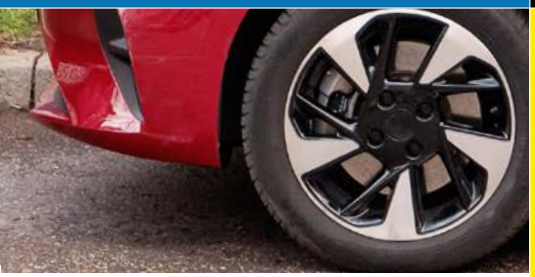


Carsharing in Baden-Württemberg

Überblick und kommunale Handlungsmöglichkeiten

KEA-BW
DIE LANDESENERGIEAGENTUR

NACHHALTIGE
Mobilität

Inhaltsverzeichnis

1. Mobilitätsbaustein Carsharing 3

1.1 Verkehrsentlastung durch Carsharing 5
1.2 Arten von Carsharing 10
1.3 E-Carsharing: Stromantrieb sorgt für zusätzliche Klimaentlastung 13

2. Carsharing in Baden-Württemberg 17

2.1 Anbieterstrukturen, -größen und -konzepte 20

3. Ausbau des Carsharings 23

3.1 Carsharing in Wohnquartieren 24
3.2 Kooperationen zwischen Verkehrsbetrieben und Mobilitätsanbietern 25
3.3 Carsharing als Teil von Mobilstationen 26
3.4 Carsharing statt eigenem Fuhrpark 28
3.5 Konzeptionelle Einbindung in die Verkehrsplanung 31

4. Schaffung von Carsharing-Stellplätzen 33

4.1 Straßenrechtlicher Rahmen 34
4.2 Verfahren zur Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen nach dem Straßengesetz für Baden-Württemberg 37
4.3 Praktische Umsetzung 39

5. Ergänzende Strategien zur Förderung von Carsharing 45

5.1 Mehr Sichtbarkeit durch ein Gestaltungskonzept 45
5.2 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation 47
5.3 Nutzung von Mobilitätsdaten 49
5.4 Mobility as a Service (MaaS) 51

Anhang 52

Quellen 54

1. Mobilitätsbaustein Carsharing

01

Mobilität gehört zu unseren Grundbedürfnissen. Sie ermöglicht soziale Teilhabe und wirtschaftliche Entwicklung. Gleichzeitig zählen verkehrsbedingte Emissionen von Kohlenstoffdioxid (CO_2), Luftschadstoffen und Lärm zu den drängendsten Herausforderungen beim Umwelt- und Klimaschutz.[1]

Der Verkehrssektor ist für rund ein Drittel des klimaschädlichen Ausstoßes von Kohlenstoffdioxid in Baden-Württemberg verantwortlich (Abbildung 1). Um den CO_2-Ausstoß bis 2030 um mindestens 55 Prozent zu reduzieren und damit die Klimaschutzziele des Landes zu erreichen, braucht es laut Klimaschutzszenario des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg unter anderem ein Fünftel weniger Autoverkehr sowie mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr.

Für die Verkehrswende (Abbildung 2) ist Carsharing ein zentraler Baustein. Es ermöglicht, auch ohne eigenes Auto mobil zu sein und wirkt sich positiv auf das Mobilitätsverhalten aus: Menschen, die Carsharing nutzen, legen mehr Wege mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurück.[2] Bis 2030 soll es in Baden-Württemberg 20.000 Carsharing-Fahrzeuge geben.

Inhalte und Ziele des Leitfadens

Dieser Leitfaden bietet für Interessierte einen ersten Überblick und richtet sich mit konkreten Handlungsmöglichkeiten vorrangig an kommunale Verwaltungen und Straßenverkehrsbehörden. Er zeigt auf, wie Kommunen neue Carsharing-Angebote aufbauen und bestehende stärken können. Dies beinhaltet weit mehr als attraktive Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einzurichten. Vielmehr sollten Kommunen das Carsharing frühzeitig in der Verkehrsplanung oder Wohnungsbauentwicklung berücksichtigen, um das Potenzial voll auszuschöpfen.

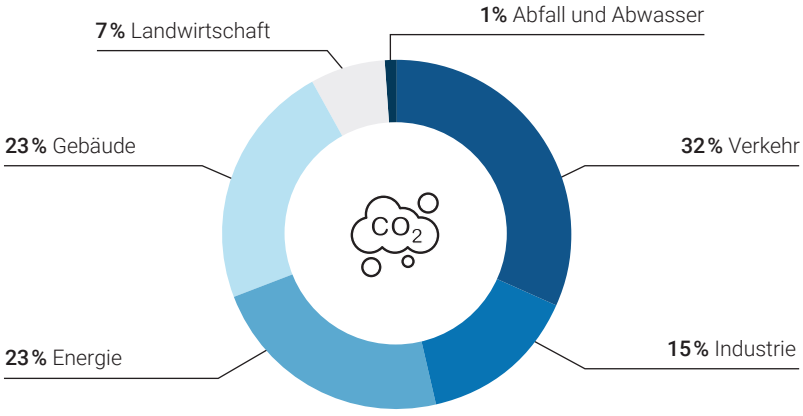


Abb. 1: Ausstoß von Treibhausgasen in Baden-Württemberg nach Sektoren
(Grafik: Eigene Darstellung auf Basis der Daten des statistischen Landesamts (2024))

1 Kommunale Handlungsmöglichkeiten (2020)
2 team red (2023)

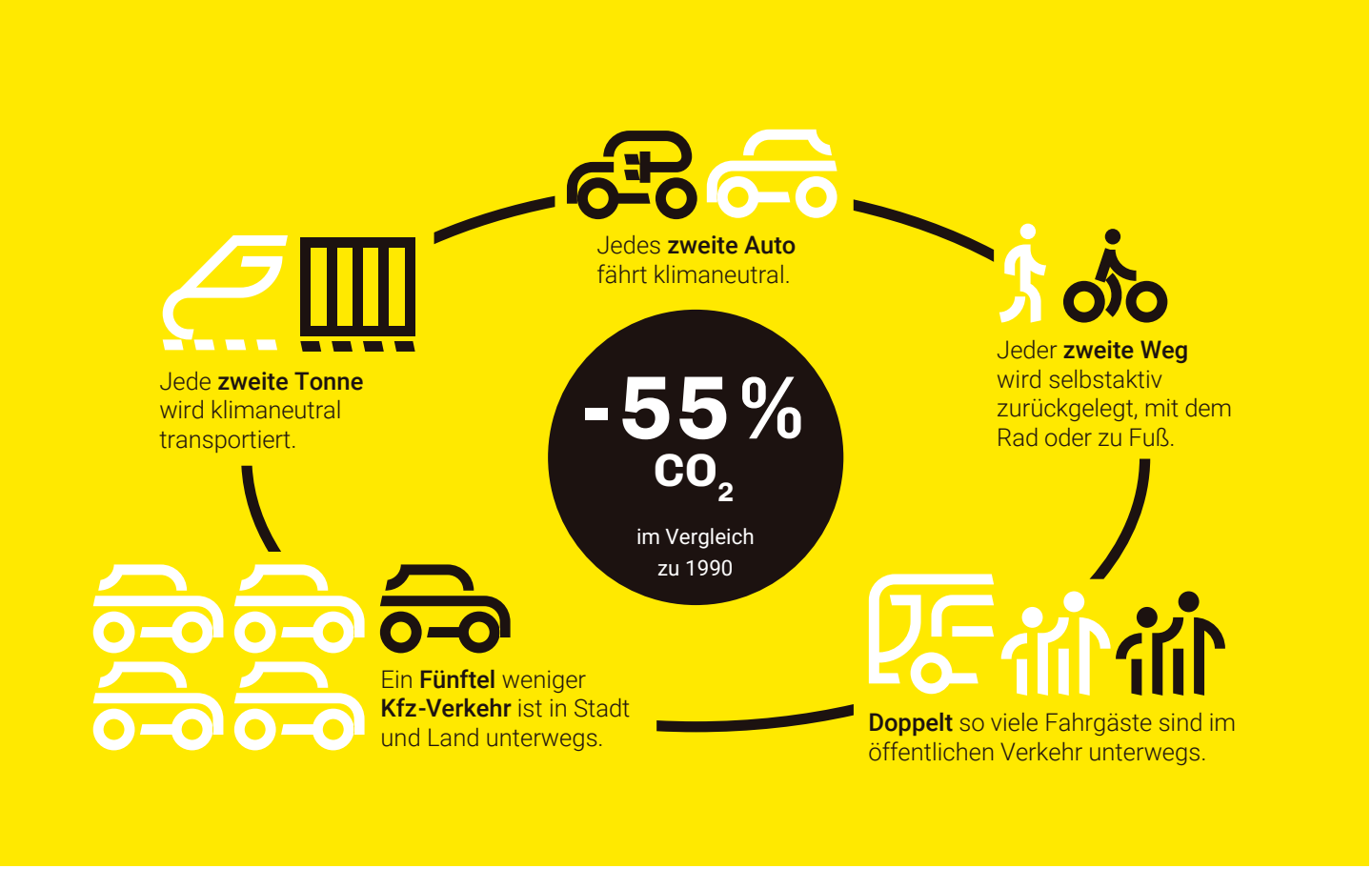


Abb. 2: Die Verkehrswendeziele des Landes Baden-Württemberg
(Grafik: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025))

Carsharing: Definition und Geschichte
Seit mehr als 30 Jahren gibt es in Deutschland Modelle des Carsharings. Dieses Teilen von Fahrzeugen ist heute denkbar einfach: Nach der Registrierung bei einem Anbieter kann man telefonisch oder online ein Fahrzeug buchen, es per Chipkarte oder Handy öffnen. Abgerechnet werden die Nutzungsdauer und gefahrene Kilometer. Die Kosten für Benzin bzw. Strom sind bereits enthalten. Carsharing-Firmen bieten meist verschiedene Modelle für den jeweiligen Bedarf – vom Kleinwagen bis zum Umzugstransporter.

Carsharing kann eine günstige Alternative zum eigenen Auto sein. Denn: Rund drei Viertel der Haltungskosten setzen sich aus Fixkosten wie Steuern, Versicherung und Wertverlust zusammen und entstehen, ohne dass das Auto gefahren wird. Im Durchschnitt wird ein Privatwagen nur eine Stunde am Tag bewegt und belegt die restlichen 23 Stunden wertvollen öffentlichen Raum.[3]

Carsharing nimmt seit Jahren zu. 2015 gab es bundesweit rund 150 Carsharing-Anbieter in 490 Städten und Gemeinden mit insgesamt 15.400 Fahrzeugen und einer Million registrierter Kundinnen und Kunden. Zehn Jahre später gibt es heute bundesweit in rund 1.400 Kommunen fast 300 Carsharing-Anbieter mit 45.400 Fahrzeugen.[4]

Mobilität in Deutschland 2023
Die Studie zur *Mobilität in Deutschland – MiD*[5] wurde bereits in den Jahren 2002, 2008 und 2017 durchgeführt. Schwerpunkt ist die Analyse des Mobilitätsverhaltens. Die Ergebnisse helfen, die Mobilitätsbedürfnisse der Privathaushalte zu erkennen und dienen als Datengrundlage für Planungen.

Im März 2025 wurden erste Ergebnisse der Neuauflage als Kurzbericht veröffentlicht. Die Verkehrsleistung und das Verkehrsaufkommen haben zwischen 2017 und 2023 trotz wachsender Bevölkerung leicht abgenommen. Die regionale Betrachtung zeigt sinkende Zahlen in Großstädten und ein konstantes Aufkommen im ländlichen Raum.

→

3 VCD Verkehrsclub Deutschland (2020), Agora Verkehrswende (2018)
4 bcs (2018a), bcs (2025a)
5 infas (2025)

2023 lag die tägliche Pkw-Nutzung in allen Altersgruppen bis ca. 75 Jahre unter der im Jahr 2017. Die Aufteilung der Wege nach Verkehrsmittel (Abbildung 10) zeigt, dass die Menschen 2023 mehr Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad und weniger mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt haben.

Ergebnisse zum Carsharing: Der Anteil der Personen, die Carsharing tatsächlich nutzen (und nicht nur eine Mitgliedschaft bei einem Anbieter besitzen) hat sich von 2017 bis 2023 mehr als verdoppelt (von 3 auf 7 Prozent). Auch bei der Mitgliedschaft ist ein Anstieg von 5 auf 9 Prozent zu verzeichnen. Dabei ist der Zuwachs in den Metropolen am stärksten (von 14 auf 23 Prozent). Mehr als die Hälfte der Carsharing-Haushalte besitzt mindestens ein privates Fahrzeug.[6]

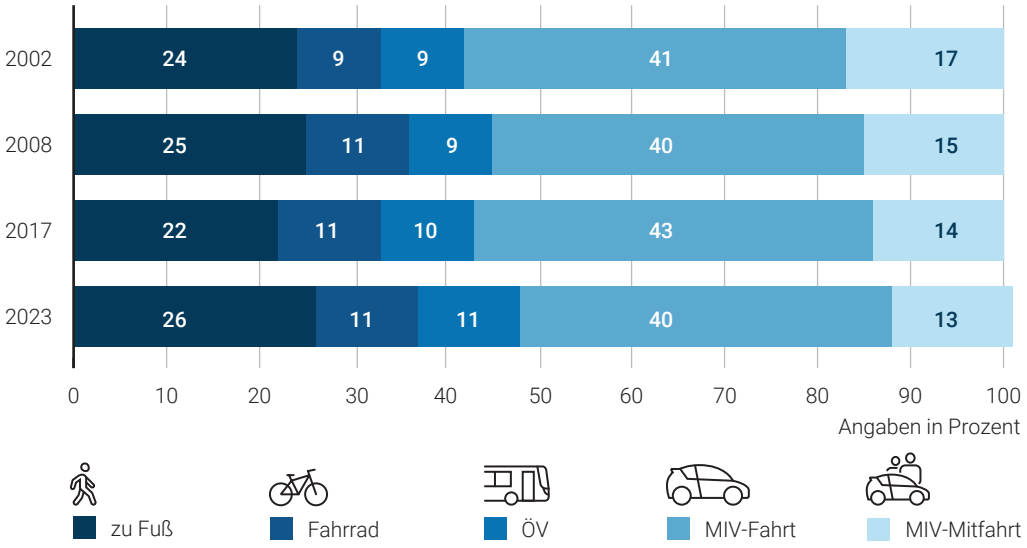


Abb. 3: Modal Split – Anteil Wege 2002, 2008, 2017 und 2023 (Grafik: Eigene Darstellung auf Basis der Daten des infas (2025))

1.1 Verkehrsentlastung durch Carsharing

Carsharing erweitert das Mobilitätsangebot in Kommunen, sorgt für mehr Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl, reduziert die Abhängigkeit vom eigenen Auto und verbessert die Mobilität von Menschen ohne Zugang zu einem privaten Pkw. Carsharing bietet eine Alternative zum eigenen Pkw bzw. im ländlichen Raum zum Zweitwagen.

Studien zeigen, dass Carsharing das **Mobilitätsverhalten** der Nutzerinnen und Nutzer verändert: Sie legen mehr Wege mit dem Fahrrad, zu Fuß und dem ÖPNV zurück, was weniger Straßenverkehr, Lärm und Schadstoffbelastungen bedeutet (Abbildung 4).[7] Haushalte, die auf Carsharing umsteigen, fahren durchschnittlich 7.000 Kilometer pro Jahr im Vergleich zu 18.900 Kilometern in Haushalten ohne Carsharing.[8]

Carsharing-Nutzende kaufen zudem häufiger beim lokalen Einzelhandel und auf Wochenmärkten ein (Abbildung 5). Damit stärkt Carsharing bzw. das veränderte Mobilitätsverhalten die lokale Wirtschaft.[9]

6 infas (2025)
7 team red (2023), bcs (2016)
8 team red (2018), team red (2023)
9 team red (2023)

Carsharing hat also offensichtlich den Effekt, dass sich die Nutzerinnen und Nutzer mit der eigenen Mobilität und dem Bedarf für einen Pkw auseinandersetzen. Sie sind sich des lokalen Verkehrsangebotes bewusst und sind flexibel in ihrer Verkehrsmittelwahl. Sie entscheiden seltener aus Gewohnheit, sondern wägen je nach Weg zwischen den besten Optionen ab.

Schließlich kann Carsharing sogar zur Abschaffung des privaten Pkw oder Vermeidung einer Neuanschaffung beitragen. Dieser verkehrsentlastende Effekt wird als

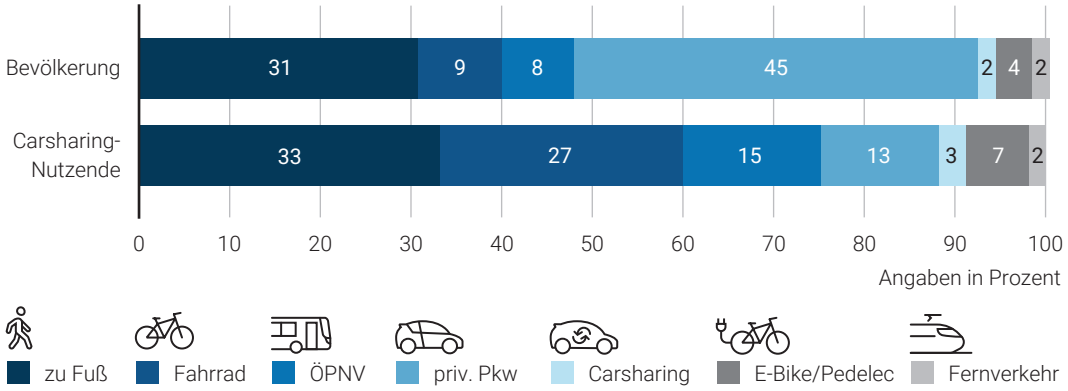


Abb. 4: Modal Split – Carsharing-Nutzende und Bevölkerung
(Grafik: Eigene Darstellung auf Basis der Daten von team red (2023))

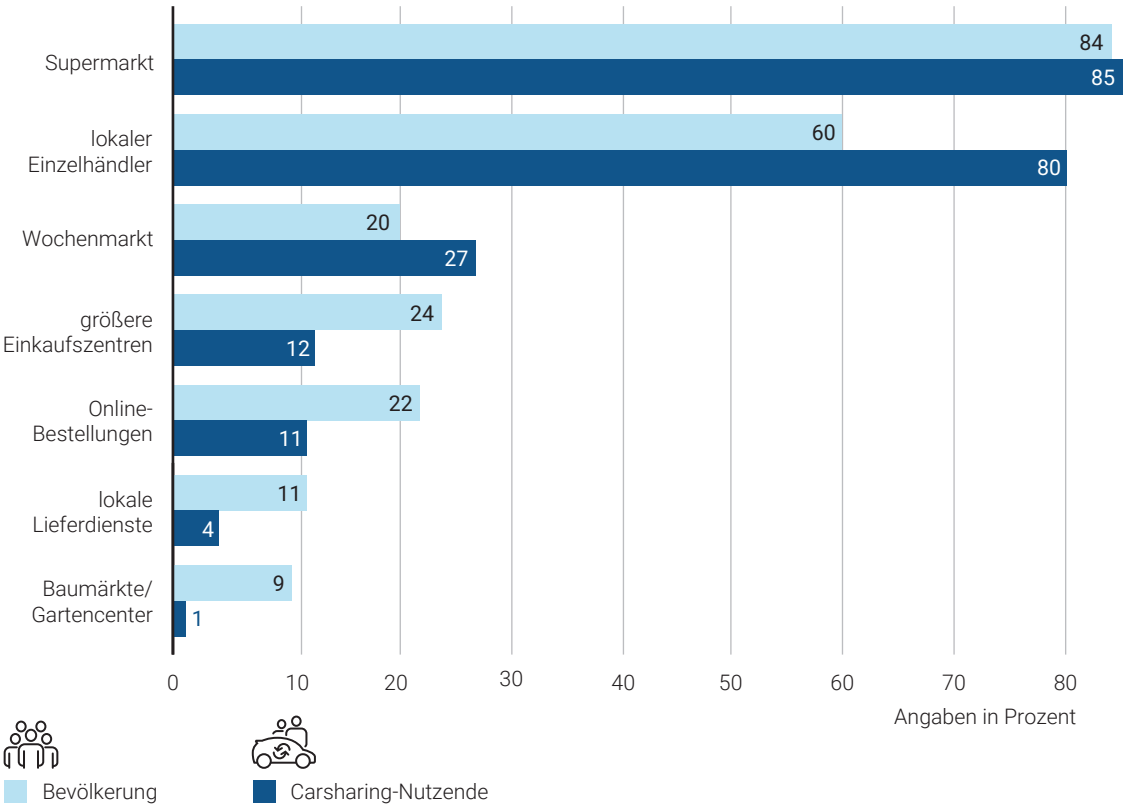


Abb. 5: Nutzung von Einkaufsmöglichkeiten für Carsharing-Nutzende und der Bevölkerung
(Grafik: Eigene Darstellung auf Basis der Daten von team red (2023))

Abb. 6: Verkehrsentlastung durch Carsharing (Foto: bcs)

Ersetzungsquote bezeichnet.[10] So trägt Carsharing in dicht besiedelten Räumen dazu bei, dass anderweitig benötigte Flächen frei werden und vielfältig genutzt werden können. Viele Ortsmitten und Stadtteilzentren sind durch einen starken Durchgangsverkehr und eine große Anzahl an Parkplätzen geprägt. Auch in den meisten Wohnquartieren dominiert das Auto das Straßenbild und lässt kaum Raum für andere Nutzungen. Eine Statistik des Bundesverbands Carsharing (bcs) hat 2025 für das stationsbasierte und kombinierte Carsharing (vgl. Kapitel 1.3) eine Einsparung von rund 234.000 Tonnen CO_2 pro Jahr[11] und eine durchschnittliche Ersetzungsquote von 10,7 ermittelt[12] (vgl. Infokasten, Kapitel 1.1). Das heißt: Ein Carsharing-Fahrzeug hat das Potenzial, bis zu 11 private Pkw zu ersetzen.

Dies entspricht bis zu 66 Metern Straßenrand, die dann anderweitig zur Verfügung stehen[13] – für mehr Fuß- oder Radwege, Grün- und Freiflächen und attraktive öffentliche Räume mit hoher **Aufenthaltsqualität**. Die Ersetzungsquote und die Fahrleistungseffekte unterstreichen eindrücklich, dass Carsharing erheblich zum Klimaschutz und zur Lebensqualität in Kommunen beiträgt. Durch die Umgestaltung und Umnutzung der Straßenräume im Sinne der Bedürfnisse von Fußgängern und Fahrradfahrern können diese Orte zu öffentlichen Treffpunkten werden, die auch das Stadtbild attraktiver machen.[14]

10 bcs (2024a), team red (2023)
11 bcs (2025a)
12 bcs (2025a)
13 bcs (o.J.)
14 Gehl (2014)

Abb. 7: Vorher – Bestandsaufnahme Hauptstraße in Künzelsau (Hohenlohekreis)
(Foto: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg)

Ersetzungs- und Reduktionsquote
Zwei Werte werden in den aktuellen Carsharing-Studien zur Ermittlung der Verkehrsentlastung herangezogen: Die Ersetzungsquote und die Reduktionsquote. Beide können durch eine Haushaltsbefragung ermittelt werden. Beide Quoten beziehen sich auf die verkehrsentlastende Wirkung pro Carsharing-Fahrzeug.

Die **Ersetzungsquote** setzt sich zusammen aus der Anzahl der abgeschafften privaten Pkw plus die durch das Carsharing-Angebot nicht neu angeschafften Pkw. Die **Reduktionsquote** bezeichnet die Anzahl der abgeschafften privaten Pkw in den Carsharing-Haushalten pro eingesetztem Carsharing-Fahrzeug.[15]

Es gibt derzeit mehrere Carsharing-Studien, die unterschiedliche Ersetzungsquote nachweisen. Eine pauschale Angabe zum Beispiel anhand der Einwohnerzahl kann nicht getroffen werden. Es lässt sich jedoch festhalten, dass Carsharing eine deutliche Ersetzungsquote mit sich bringt – laut der Studie Carsharing in *Baden-Württemberg* bspw. 11,5[16], laut bundesweiter Statistik 2025 des Bundesverbands Carsharing im Durchschnitt 10,7[17].
Und laut einer früheren *Analyse der Auswirkungen des Carsharing* in Bremen hat ein Carsharing-Fahrzeug sogar das Potenzial, bis zu 16 private Pkw zu ersetzen.[18]

15 bcs (2024a)
16 team red (2024)
17 bcs (2025a)
18 team red (2018)

Abb. 8: Nachher – umgestaltete Hauptstraße in Künzelsau mit Sitzgelegenheiten, verkehrsberuhigt und mehr Aufenthaltsqualität (Foto: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg)

Carsharing – Kostenvorteil

Ein Umstieg zu Carsharing hat auch finanzielle Vorteile. Die Kosten und der Zeitaufwand für Wartung, Reinigung, Versicherung und einen privaten Stellplatz entfallen. Abgerechnet wird nur die tatsächliche Fahrzeugnutzung. Ein Rechenbeispiel: Bereits bei einem Gebrauchtwagen für 18.600 € mit einer Nutzung über fünf Jahre lohnt sich ein Carsharing-Angebot, wenn die jährliche Fahrleistung unter 11.000 km liegt.[19] Mit dem **Kostenrechner** lässt sich schnell herausfinden, ob sich Carsharing lohnt.

Kostenrechner

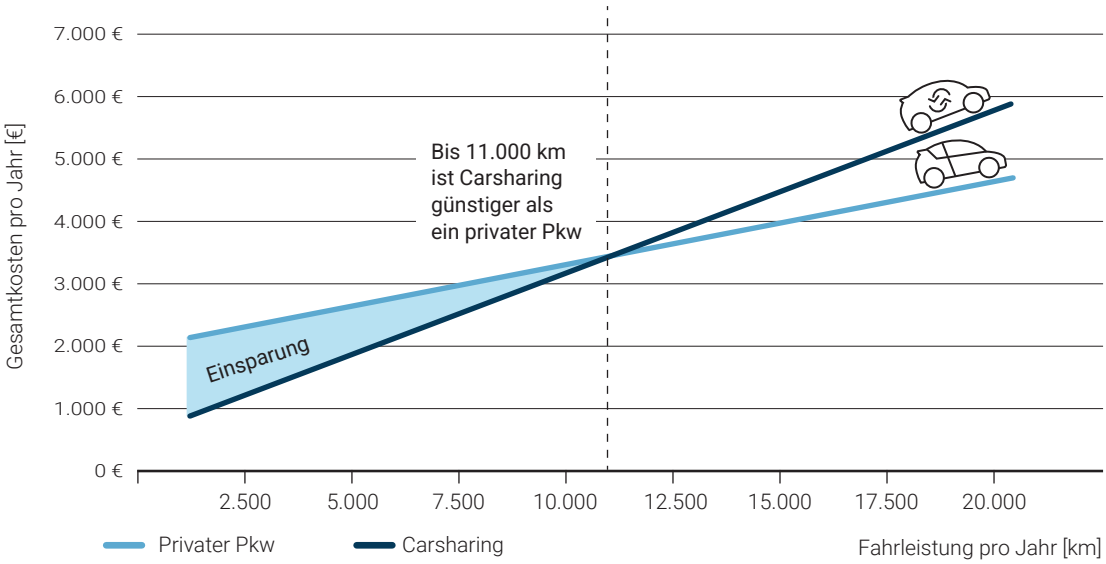


Abb. 9: Kostenvergleich – Carsharing und privater Pkw (Grafik: Eigene Darstellung)

19 DAT (2025), INOVAPLAN (2023)

1.2 Arten von Carsharing

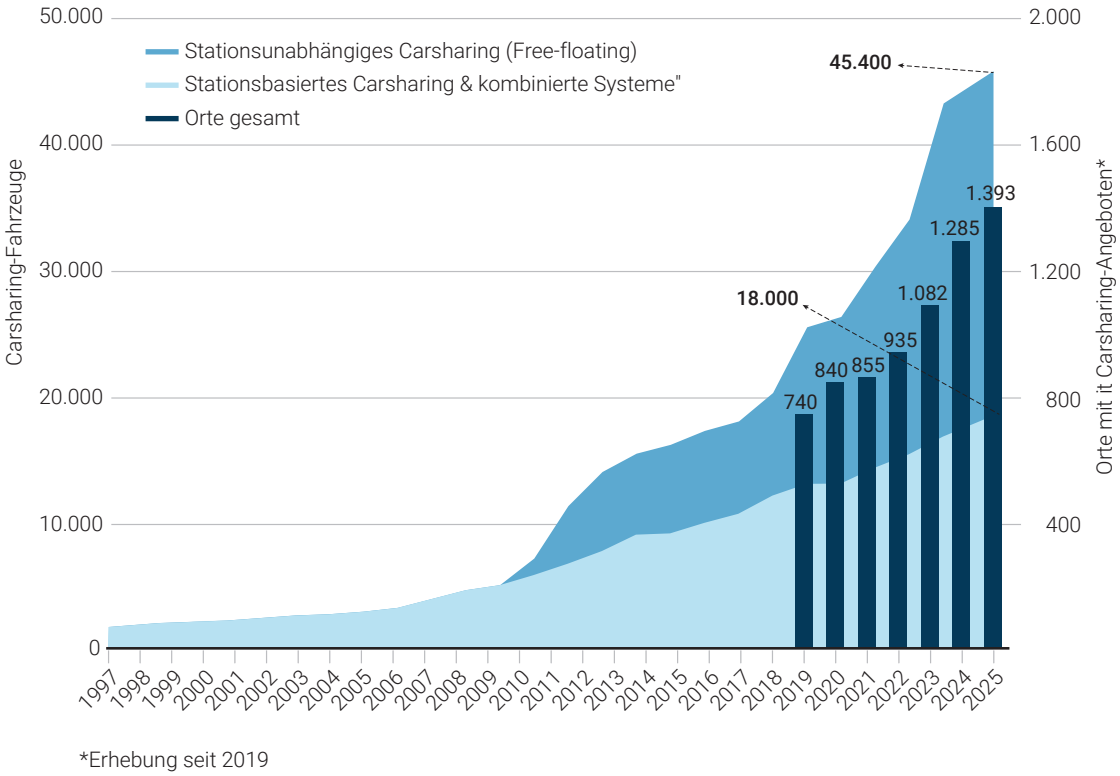
Carsharing entwickelt sich stetig weiter und passt sich den sich verändernden Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer an.

In den letzten Jahren hat Carsharing zunehmend an Bekanntheit und Beliebtheit gewonnen. Von 2024 auf 2025 hat sich die Anzahl an Carsharing-Fahrzeugen in Deutschland um 5,3 Prozent erhöht. Mittlerweile ist das Autoteilen in einer breiten Bevölkerungsschicht angekommen und wird von vielen Menschen als Teil des **Umweltverbunds** genutzt.

Umweltverbund ≙ Bus-, Bahn-, Fuß- und Radverkehr

Carsharing Varianten

- Beim **stationsbasierten Carsharing** werden die Fahrzeuge an derselben festen Station ausgeliehen und zurückgegeben. Reservierungen sind mehrere Wochen im Voraus möglich, was zu einer hohen Berechenbarkeit der Fahrzeugverfügbarkeit führt. Möglich sind auch spontane Buchungen von nicht reservierten Fahrzeugen.[20] Können Fahrzeuge an einer festen Station ausgeliehen und an dieser oder einer anderen Station des Anbieters zurückgegeben werden, spricht man vom **stationsflexiblen Carsharing**. Die Vorteile des stationsbasierten Carsharings werden um Punkt-zu-Punkt-Fahrten ergänzt.
- Für stationsunabhängiges Carsharing, auch als **Free-Floating-Carsharing** bezeichnet, wird vorab ein Geschäftsgebiet definiert, in dem die Fahrzeuge stehen. In der Regel können alle öffentlichen Parkplätze genutzt werden. Über das Smartphone werden die Fahrzeuge geortet und



*Erhebung seit 2019

Abb. 10: Marktentwicklung in Deutschland (Grafik: Eigene Darstellung auf Basis der Daten bcs (2025b))

20 bcs (2018b)

gebucht. Rückgabe und Abstellen erfolgen innerhalb des Geschäftsgebietes und die Freigabe über die App des Carsharing-Anbieters. Langfristige Reservierungen sind nicht möglich. Sowohl die Verfügbarkeit zu einem gewünschten Zeitpunkt als auch der Standort eines freien Fahrzeuges sind darum nur eingeschränkt planbar. Im Gegensatz zu stationsbasierten Angeboten sind Fahrten von A nach B möglich.[21]

- **Kombiniertes Carsharing** verbindet stationsbasierte und Free-Floating-Fahrzeuge und bietet so die Vorteile beider Angebote in einem Tarifsystem.[22]

Eine Sonderform ist das **Peer-to-Peer-Carsharing**, bei dem Fahrzeuge von privaten Halterinnen und Haltern vermietet werden. In der Regel erfolgt die Vermittlung zwischen den Anbietenden und Suchenden über eine Online-Plattform. Es gibt hier keine vertragliche Garantie für die Verfügbarkeit der Fahrzeuge, da die Fahrzeughalterinnen und -halter selbst über Vermietung und Bedingungen entscheiden.[23] Weder das Straßengesetz Baden-Württemberg noch das Carsharinggesetz beziehen in ihrer Definition von Carsharing das Peer-to-Peer-Carsharing ein. Daher wird es in diesem Leitfaden nicht weiter berücksichtigt.

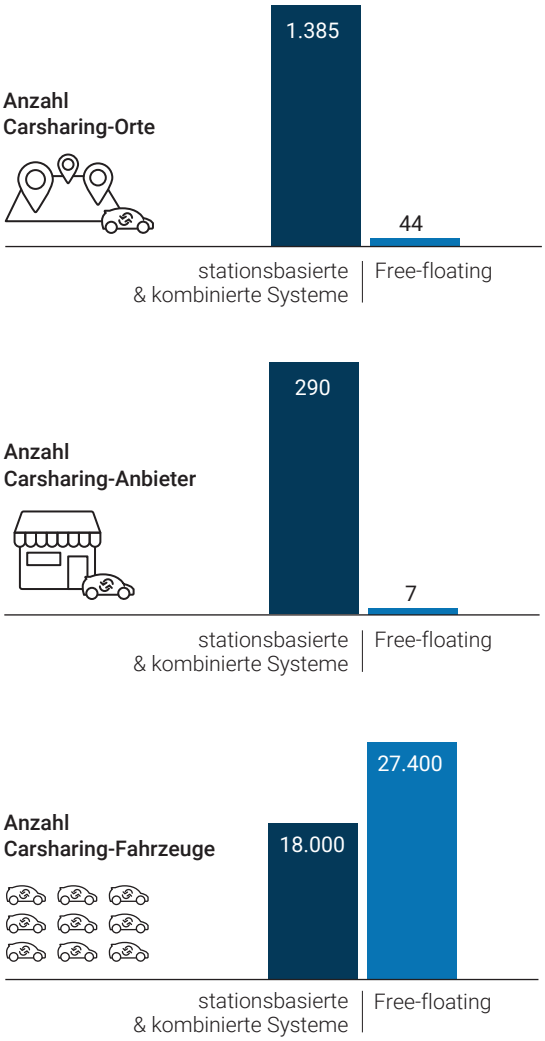


Abb. 11: Carsharing in Deutschland, Stand 1. Januar 2025 (Grafik: Eigene Darstellung auf Basis der Daten vom bcs (2025a))

21 bcs (2018b)
22 bcs (2018b)
23 bcs (2018b)

Abb. 12: Klimavorteil nutzen mit E-Carsharing (Foto: Stadtwerke am See/Felix Kästle)

Abb. 13: Ladestation mit Ökostrom
(Foto: naturenergie Sharing GmbH)

Abb. 14: Ladestation in Leinfelden-Echterdingen
(Foto: Leinfelden-Echterdingen/Marcus Gloger)

Abb. 15: Ladekarte der Stadtwerke Tauberfranken (Foto: Michael Pogoda)

1.3 E-Carsharing: Stromantrieb sorgt für zusätzliche Klimaentlastung

Die Ausweitung des E-Carsharings bietet die Chance, E-Mobilität weiter zur fördern und den Vorbehalten gegenüber E-Fahrzeugen mit „Probefahrten“ ohne hohe Investitionskosten zu begegnen.

Durch den Einsatz und Ausbau der Elektromobilität kann der CO_2-Ausstoß wesentlich verringert werden. Zwar weist ein Elektrofahrzeug aufgrund der energieintensiven Batterieherstellung deutlich höhere Start-Emissionen auf als ein vergleichbarer Verbrenner. Die Treibhausgase während der Nutzungsphase sind jedoch wesentlich geringer, auch wenn das Laden mit dem aktuellen bundesdeutschen Strommix erfolgt. Betrachtet man den gesamten Lebenszyklus, verursachen Elektroautos bereits heute zwischen 30 und 50 Prozent weniger CO_2-Emissionen als vergleichbare konventionelle Fahrzeuge. Ein Elektroauto erreicht in Deutschland nach vier Jahren oder 59.000 km Fahrleistung einen **Klimavorteil** gegenüber einem Benziner. Gegenüber einem Diesel ist dies nach 5,5 Jahren oder 71.000 km Fahrleistung der Fall (Abbildung 17). Der Klimavorteil wird mit zunehmendem Anteil an erneuerbaren Energien im Strommix weiter steigen.[24]

Elektrofahrzeuge haben heute eine deutlich höhere **Reichweite** und kürzere Ladedauer als noch vor wenigen Jahren. Die meisten Modelle erreichen mit einer Akkuladung eine Reichweite zwischen 200 und 500 Kilometern. Die tatsächliche Reichweite hängt jedoch insbesondere vom Wetter,[25] aber auch vom Fahrstil, der Nutzung elektrischer Ausstattung, Heizung und Klimaanlage ab.[26]

Weitere Informationen zur E-Mobilität

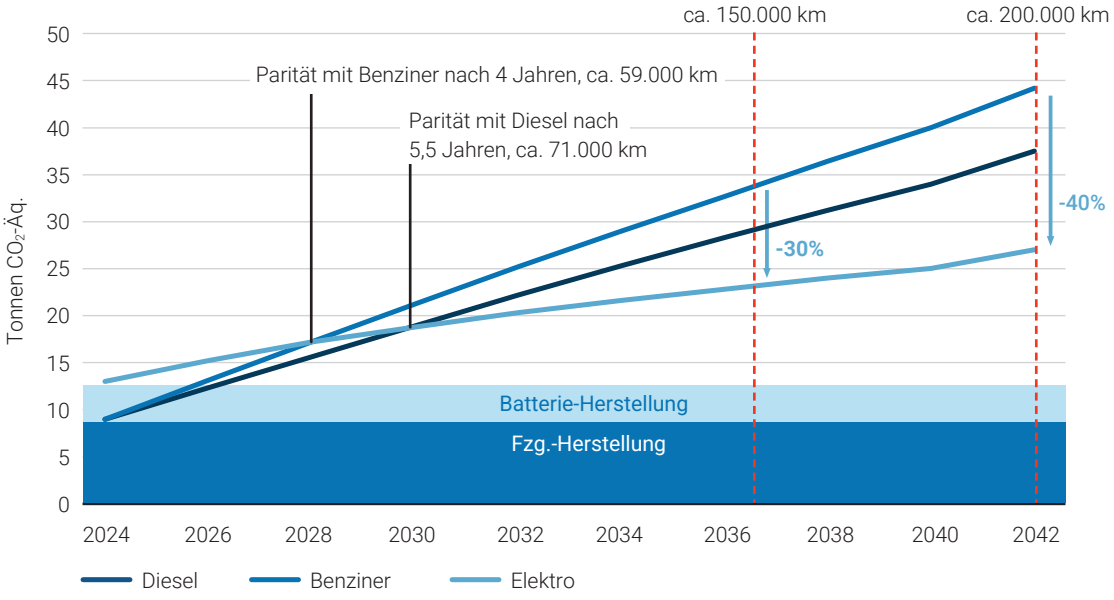


Abb. 16: Vergleich der Treibhausgasemissionen verschiedener Antriebsarten über die Fahrleistung
(Grafik: Eigene Darstellung auf Basis von Daten des ifeu (2020))

24 KEA-BW (2024)
25 ICCT (2023)
26 Merkur tz (2022)

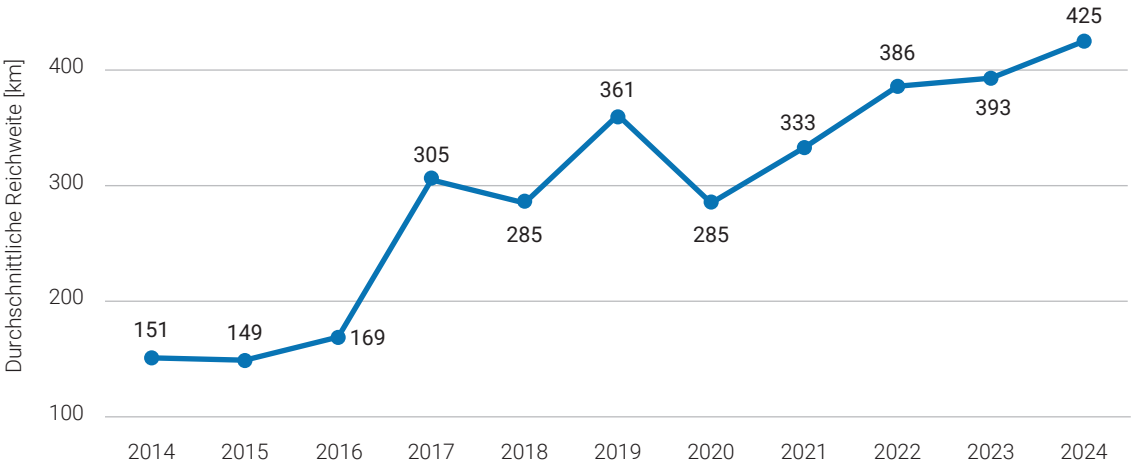


Abb. 17: Durchschnittliche Reichweite von E-Fahrzeugen (Grafik: Eigene Darstellung auf Basis der Daten des ADAC (2025))

Mit der Reichweite von 425 km kann Baden-Württemberg einmal durchquert werden: Von Weil am Rhein bis Wertheim (ca. 390 km).

Nach einer Untersuchung des ADAC lag die durchschnittliche Reichweite 2024 bei **425 km** (Abbildung 18) für die getesteten Fahrzeuge.[27] Das entspricht einem Vielfachen der gewöhnlichen Tagesstrecke. Eine vollgeladene Batterie mit 40 Kilowattstunden deckt ohne Nachladen bei einer durchschnittlichen Tagesstrecke von 35 km (infas (2025))[28] den Mobilitätsbedarf einer Woche. Die öffentliche **Ladeinfrastruktur** wurde in den vergangenen Jahren massiv ausgebaut. Bereits jetzt wird die EU-Vorgabe erfüllt, die

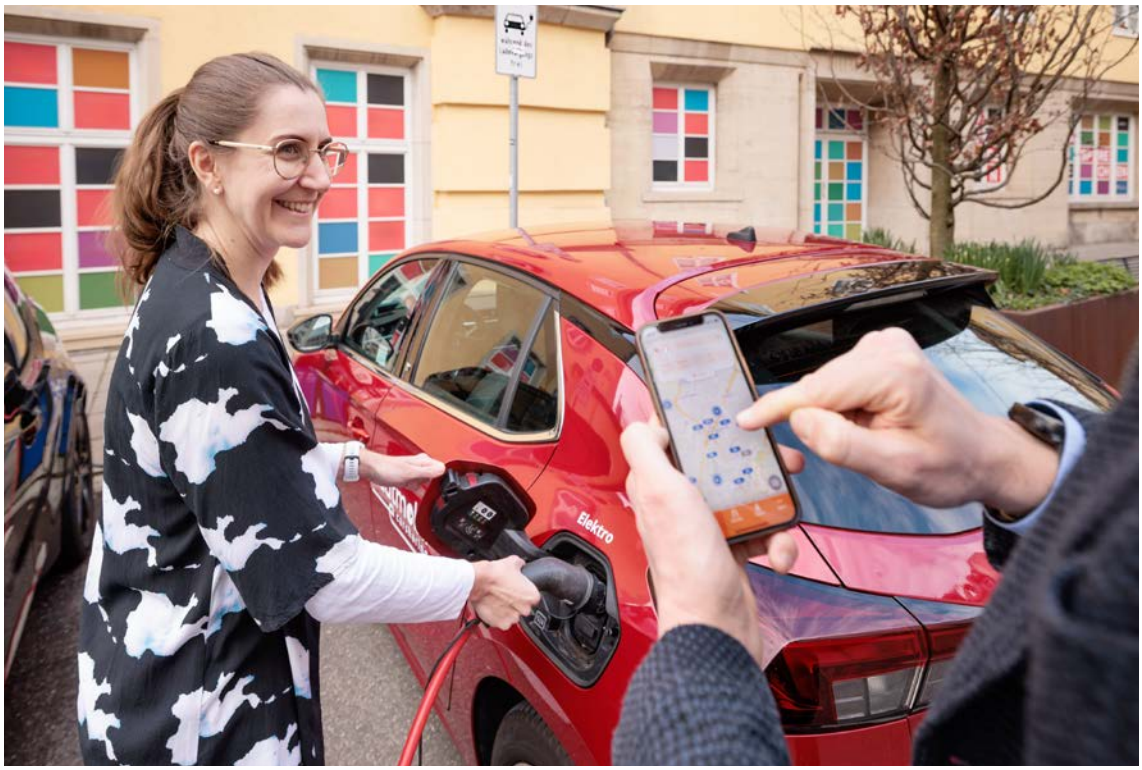


Abb. 18: Buchung eines E-Carsharing-Fahrzeugs (Foto: KEA-BW/Jan Potente)

27 ADAC (2025)
28 infas (2025)

alle 60 km entlang der Autobahn eine Lademöglichkeit vorschreibt.[29] Am 1. Februar 2025 waren in Deutschland 161.686 öffentliche Ladepunkte verfügbar, 27.778 davon in Baden-Württemberg. Knapp ein Viertel der in Deutschland vorhandenen Ladepunkten sind Schnellladepunkte, davon 4.505 in Baden-Württemberg (Abbildung 19).[30]

Elektro-Fahrzeuge in Carsharing-Flotten
Carsharing ist Vorreiter beim Thema Elektromobilität. Zum 1. Januar 2025 war jedes fünfte Carsharing-Auto elektrisch. Im gesamten Pkw-Bestand in Deutschland liegt der Anteil dagegen nur bei 3,3 Prozent.[31]

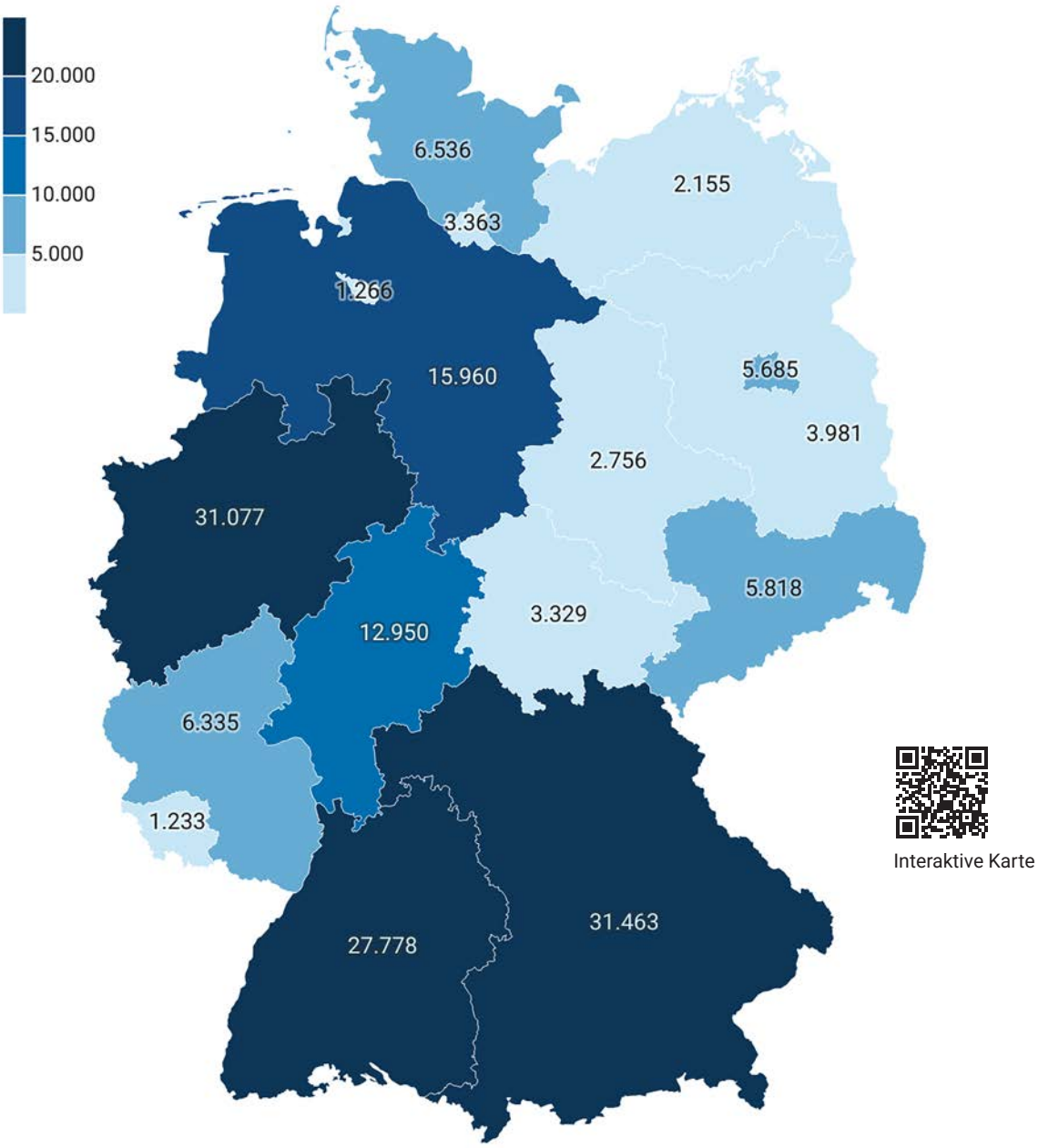


Abb. 19: Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Deutschland, Stand: 1. Februar 2025
(Grafik: Eigene Darstellung auf Basis der Daten der Bundesnetzagentur (2025))

29 BDEW (2023)
30 Bundesnetzagentur (2025)
31 bcs (2025a), KBA (2025)

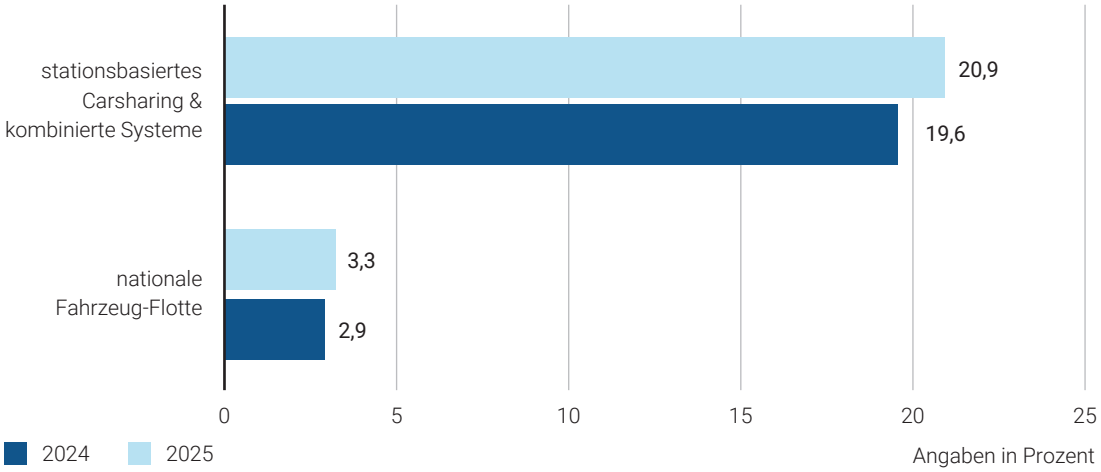


Abb. 20: Anteil an E-Fahrzeugen (Grafik: Eigene Darstellung nach den Daten vom bcs (2025a) und KBA (2025))

Abb. 21: E-Carsharing-Station mit öffentlicher Ladesäule in Stuttgart (Foto: KEA-BW/Jan Potente)

2. Carsharing in Baden-Württemberg

02

Fast jeder dritte deutsche Carsharing-Standort liegt in Baden-Württemberg: In 412 Städten und Gemeinden konnte man sich am 1. Januar 2025 ein Carsharing-Fahrzeug leihen. Alle Städte in Baden-Württemberg mit mehr als 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, 87 Prozent der mittelgroßen Städte (20.000 bis 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern) und rund 43 Prozent der Kommunen mit weniger als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern verfügen über mindestens ein Carsharing-Angebot.[32] Eine Liste der Carsharing-Anbieter findet sich auf Seite 52.

Im deutschlandweiten Städteranking 2024 des Bundesverbands Carsharing sind fünf Städte aus Baden-Württemberg unter den Top 10: Karlsruhe, Stuttgart, Freiburg, Tübingen und Heidelberg. Karlsruhe verfügt mit Abstand über die höchste Dichte mit 5,35 Carsharing-Autos auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner (Abbildungen 22 und 23).[33]

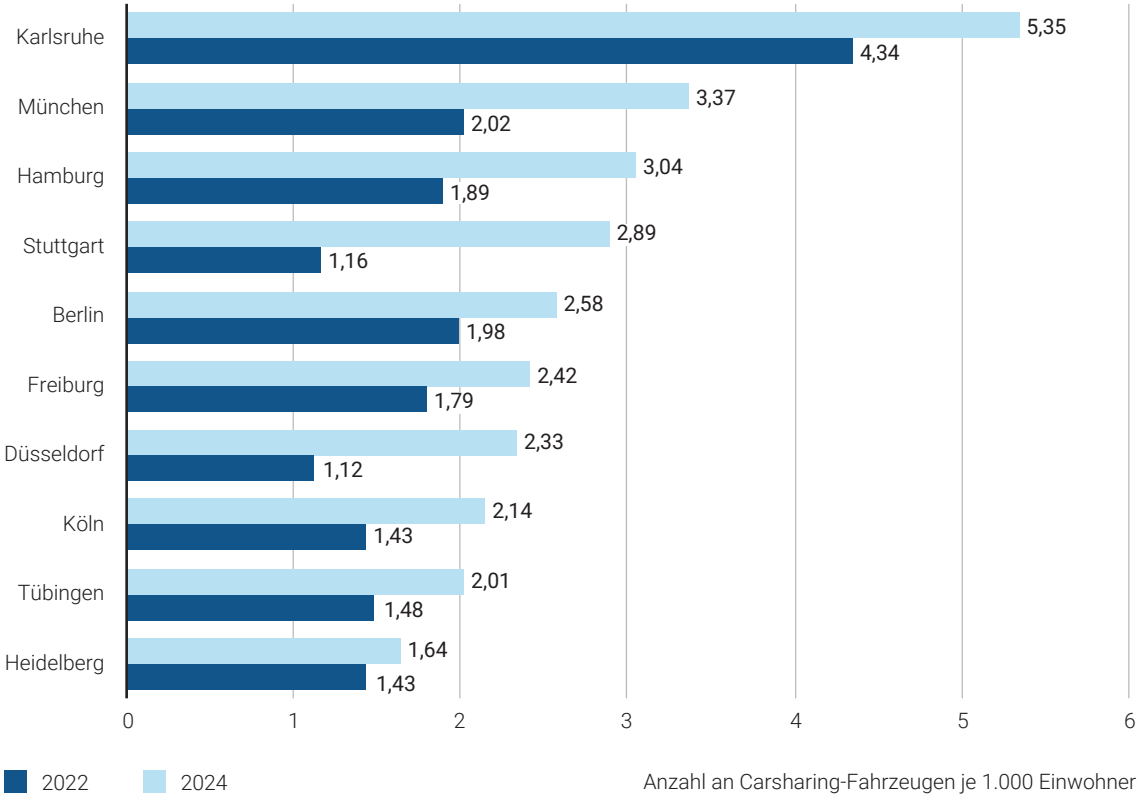


Abb. 22: Carsharing Städteranking Vergleich 2022 und 2024
(Grafik: Eigene Darstellung auf Basis der Daten vom bcs (2024b))

32 Eigene Berechnung basierend auf den Daten vom bcs (2025c) und MobiData (März 2025)
33 bcs (2024b)

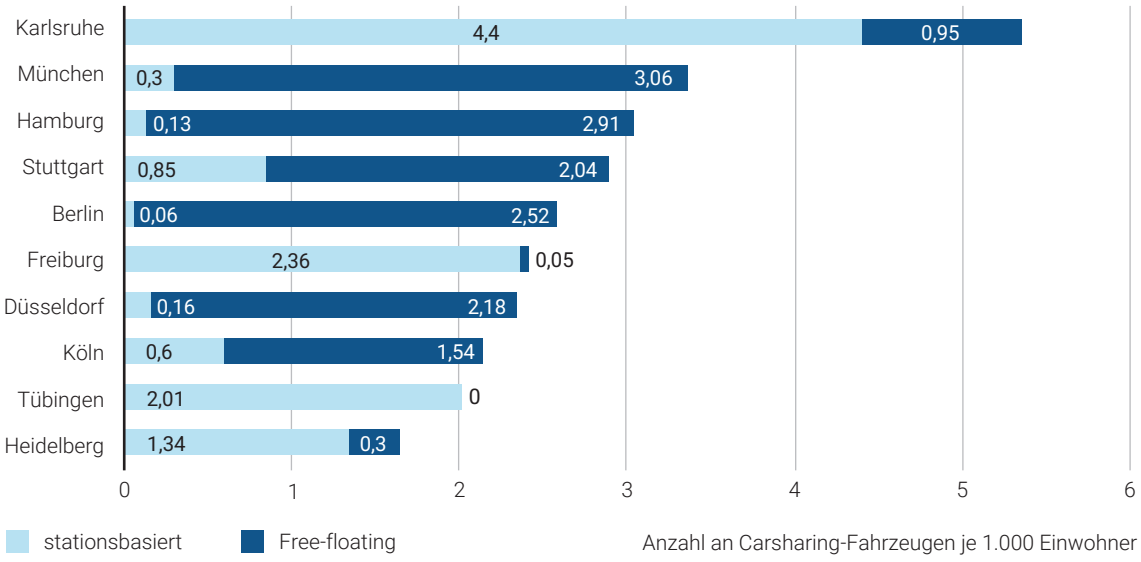


Abb. 23: Carsharing Städteranking 2024 (Grafik: Eigene Darstellung auf Basis der Daten vom bcs (2024b))

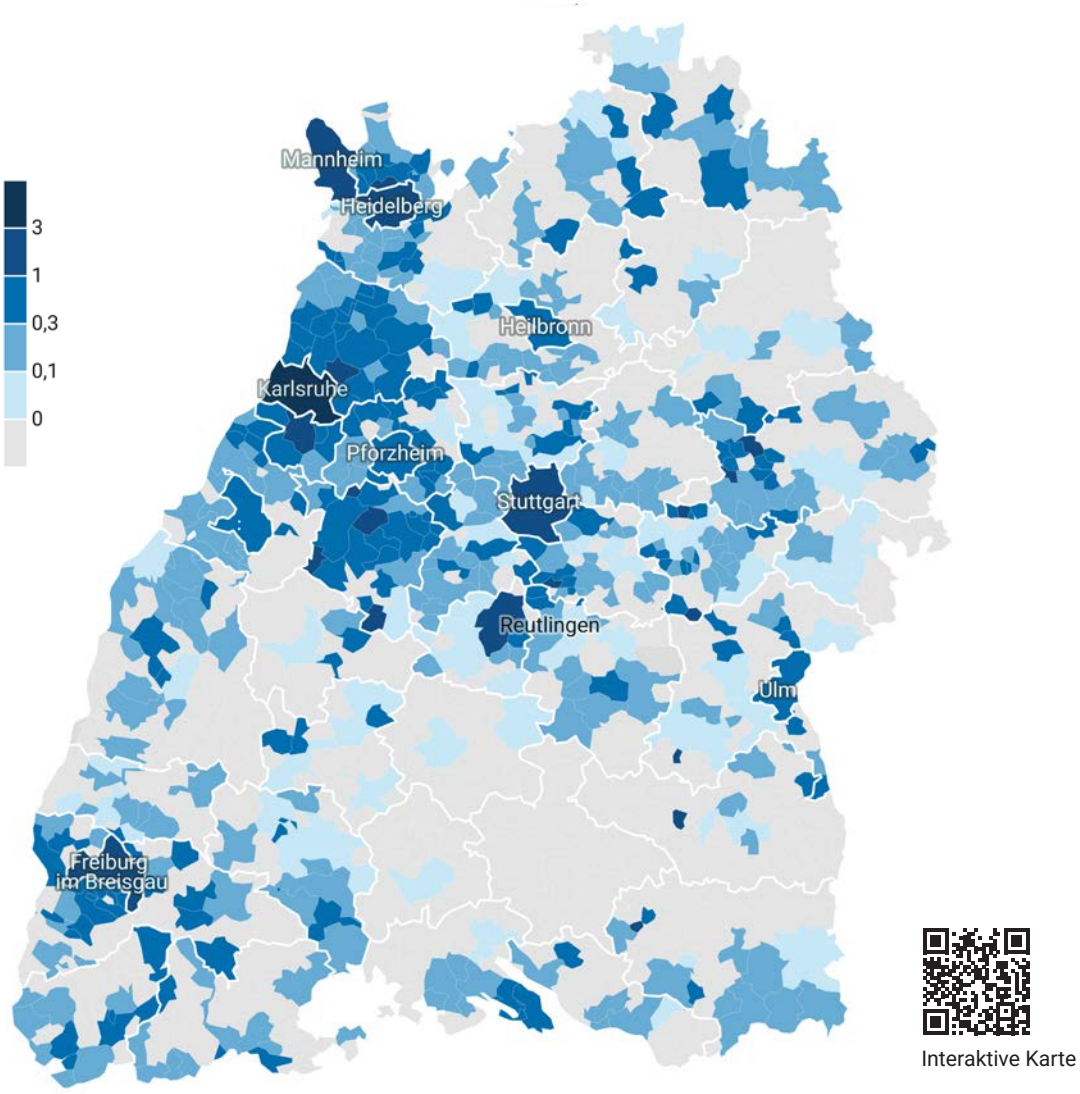


Abb. 24: Carsharing-Fahrzeuge je 1.000 Einwohner, Stand Herbst 2024 (Grafik: Eigene Berechnung und Darstellung auf Grundlage von Daten des bcs und MobiData BW. Da manche Anbieter in den Datensätzen noch nicht enthalten sind, kann es vereinzelt vorkommen, dass vor Ort dennoch ein Carsharing-Angebot besteht.)

Wer sind die Nutzerinnen und Nutzer von Carsharing in Baden-Württemberg?
Für die Studie *Carsharing in Baden-Württemberg*[34] wurden 8.987 Carsharing-Nutzerinnen und Nutzer befragt. Da ein Großteil der Befragten in Großstädten wohnt, können insbesondere für diese Personengruppe Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten getroffen werden.

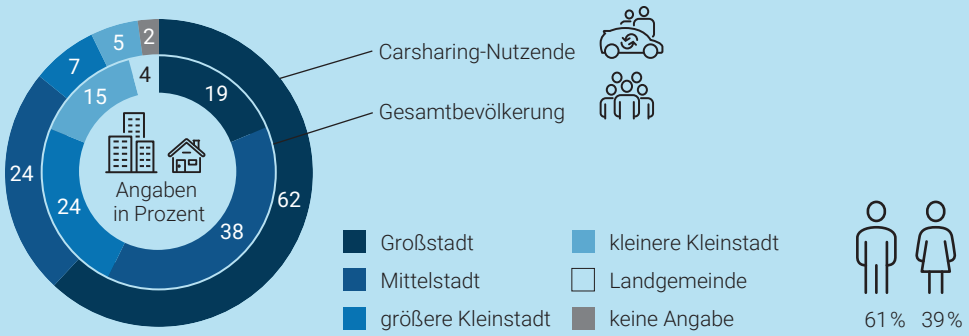
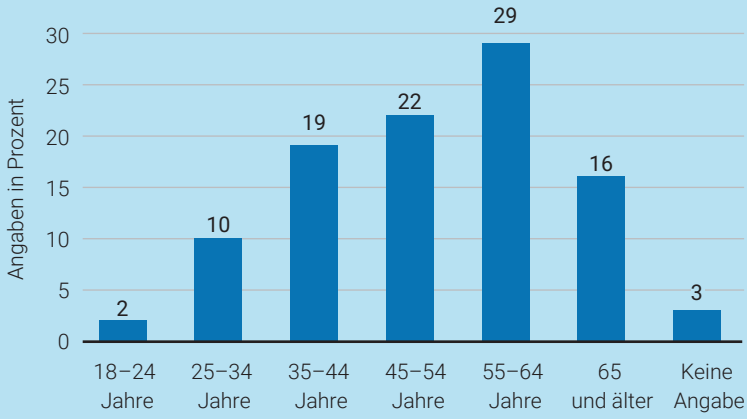


Abb. 25: Vergleich Bevölkerung und Carsharing-Nutzende nach Wohnorten



Carsharing-Nutzende

77 % sind berufstätig,

70 % haben einen Hochschulabschluss,

51 % haben kein Auto und

36 % haben eine Zeitkarte für den ÖPNV.

Abb. 26: Carsharing-Nutzende nach Alter

Carsharing wird auch mit Kindern genutzt. In 26 Prozent der Carsharing-Haushalte leben ein oder mehrere Kinder. Im Vergleich: In der Gesamtbevölkerung von Baden-Württemberg leben in 30 Prozent der Haushalte Kinder.

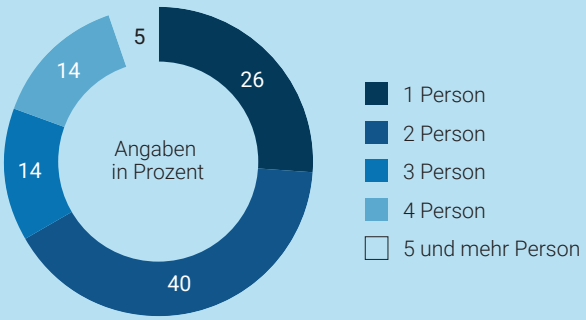


Abb. 27: Carsharing-Nutzende nach Haushaltsgröße
(Grafiken: Eigene Darstellung auf Basis der Daten team red (2023))

34 team red (2023)

2.1 Anbieterstrukturen, -größen und -konzepte

In Baden-Württemberg sind 53 Carsharing-Anbieter am Markt – von kleinen Vereinen und Genossenschaften über mittelständische Unternehmen bis hin zu großen Konzernen[35]. Manche agieren landesweit, andere lokal, spielen dort aber häufig eine umso zentralere Rolle.

Die Verteilung des Carsharing-Angebots (Abbildung 23) zeigt, dass es nur wenige Landkreise gibt, in denen noch kein Angebot besteht. Allerdings ist Baden-Württemberg ein Flächenland und für ein ausreichend dichtes Carsharing-Netz müssten insbesondere im ländlichen Raum noch einige Lücken geschlossen werden.

Um die Vielfalt und Bandbreite der Anbieter, Anbieterstrukturen und Konzepte in Baden-Württemberg aufzuzeigen, stellen wir hier beispielhaft einige Anbieter vor.

Große Carsharing-Anbieter sind meist als GmbH oder AG organisiert und agieren seit vielen Jahren eigenwirtschaftlich, zum Beispiel die stadtmobil-Gruppe. 1999 schlossen sich die Carsharing-Unternehmen aus Karlsruhe, Rhein-Neckar und Stuttgart zur stadtmobil-Gruppe zusammen. In den folgenden Jahren wurden weitere Anbieter integriert und neue Standorte gegründet.[36] Zum 1. Januar 2025 verfügte die stadtmobil-Gruppe deutschlandweit über rund 4.770 Fahrzeuge und 1.827 Stationen.[37]

Einige Anbieter bieten weitere Dienstleistungen rund um die Mobilität an. So vermietet die Grüne Flotte in Freiburg auch Camper und stadtmobil Stuttgart mit einem ihrer Kooperationspartner Dachboxen und Fahrradträger. Diese können

Abb. 28: Ausflug mit Carsharing-Fahrzeug und Fahrradträgern (Foto: stadtmobil carsharing AG)

35 bcs (2025d)
36 stadtmobil Rhein-Ruhr (o.J.)
37 stadtmobil Rhein-Neckar (o.J.)

auf bestimmte Modelle der Fahrzeugflotte montiert werden.[38]

Viele Anbieter setzen auf rein elektrische Carsharing-Flotten. Deer-e-carsharing bietet beispielsweise über 600 E-Fahrzeuge an 377 Stationen in Baden-Württemberg.[39]

Vor allem im ländlichen Raum gibt es Initiativen, die vor Ort erzeugte erneuerbare Energie für E-Carsharing nutzen und damit die regionale Wertschöpfung und die Umweltbilanz fördern. Im September 2019 wurde das E-Carsharing-Modell in Schäftersheim in Betrieb genommen, das mit lokal erzeugtem Ökostrom der Klärle Energie GbR gespeist wird.[40] Die E-Fahrzeuge von WeilerMobil in Pfalzgrafenweiler und Umgebung werden bereits seit 2015 mit Ökostrom der Nahwärmegenossenschaft WeilerWärme eG „betankt".[41]

Abb. 29: Elektrische Fahrzeug-Flotte Deer (Foto: Deer GmbH)

Dass nachhaltige Mobilität auch auf dem Land funktionieren kann, beweist ZEO-Carsharing. Das Projekt der Regionalen Wirtschaftsförderung Bruchsal, der Stadtwerke Bruchsal sowie der Umwelt- und Energieagentur Kreis Karlsruhe startete 2016 und ist mittlerweile in 17 Gemeinden im nördlichen Landkreis Karlsruhe mit über 70 Stationen präsent. Das Angebot ergänzt den öffentlichen Nahverkehr flächendeckend von Dettenheim bis Sulzfeld. Das Konzept: Kommunen, Unternehmen und Vereine erwerben E-Fahrzeuge als Dienst- oder Firmenwagen. Hierfür legen sie exklusive Nutzungszeiten fest. Außerhalb dieser Zeitfenster – insbesondere am Abend oder an Wochenenden – stehen die Fahrzeuge auch anderen Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung. So wird eine Grundauslastung sichergestellt. Jeder Standort verfügt über mindestens zwei Stellplätze: einen für das Carsharing-Auto und einen als öffentlichen Ladepunkt. Seit 2024 lassen sich die Fahrzeuge auch über die App KVV.regiomove des Karlsruher Verkehrsverbunds buchen.[42]

Auch Stadtwerke fungieren als Carsharing-Anbieter. Das Stadtwerk Tauberfranken stellt seit 2021 E-Fahrzeuge und Ladesäulen. Das Konzept: Für jedes Fahrzeug gibt es einen Hauptnutzenden (aktuell beispielsweise Kommunen oder Unternehmen wie die Sparkasse Tauberfranken). So wird eine Grundauslastung der Fahrzeuge gesichert. In der Regel sind für die Hauptnutzer jedoch keine exklusiven Zeiträume blockiert, sodass die Fahrzeuge für die Öffentlichkeit durchgängig buchbar sind und von allen Nutzerinnen und Nutzern nach Bedarf gebucht werden können. Derzeit stehen 13 Carsharing-Fahrzeuge

38 stadtmobil Stuttgart (o.J.), Grüne Flotte (2025)
39 DEER (2025)
40 Klärle (2020)
41 RENN.Süd (o. J.)
42 ZEO (2025), KVV (2024)

Abb. 30: ZEO-Station (Foto: Regionale Wirtschaftsförderung Bruchsal GmbH)

und 11 Ladestationen im Raum Main-Tauber- und Hohenlohekreis über die Plattform einer etablierten **White-Label-Lösung** zur Verfügung.

White Label bedeutet: Für die Buchung verwendet man eine bestehende externe Plattform, kann dort aber das Design und Logo der eigenen Institution oder Kommune verwenden.

Carsharing-Vereine werden meist von engagierten Bürgerinnen und Bürgern gegründet, um ein Carsharing-Angebot in ihrer Gemeinde zu schaffen. Die Vereinsmitgliedschaft ermöglicht die Nutzung des Angebots. Hierfür sind je nach Verein höhere Beiträge in Form einer Aufnahmegebühr und einer Kaution (Schadensfall) zu hinterlegen. Die diversen einzelnen Konditionen können von Verein zu Verein variieren.

Car2go (Daimler AG und Europcar) und DriveNow (BMW und Sixt) haben das Free-Floating-Carsharing in Deutschland etabliert. Seit 2019 unter SHARE NOW vereint gehört es heute dem Automobilhersteller Stellantis an. 2022 hat sich SHARE NOW mit Free2move zusammengeschlossen. In Baden-Württemberg gibt es Free2move | SHARE NOW in der Landeshauptstadt Stuttgart. In einem definierten Geschäftsgebiet können die Fahrzeuge ausgeliehen und zurückgegeben werden. Zusätzlich können in sogenannten Drop-Off-Zonen, zum Beispiel am Stuttgarter Flughafen, die Fahrzeuge gegen eine Gebühr zurückgegeben werden.[43]

Ein weiterer bekannter Carsharing-Anbieter mit reinem Free-Floating-Angebot ist das 2016 gegründete Unternehmen MILES. Nach der aktuellen Carsharing-Statistik 2025 des Bundesverbands Carsharing ist MILES wie 2023 und 2024 weiterhin der größte Carsharing-Anbieter.[44] Mittlerweile ist MILES in zwölf Städten in Deutschland aktiv, davon befindet sich ein Standort in Stuttgart.

Abb. 31: Carsharing bei den Stadtwerken Tauberfranken (Foto: Michael Pogoda)

43 SHARE NOW (o.J.), Free2move (o.J.)
44 bcs (2025a)

3. Ausbau des Carsharings

03

Während im ländlichen Raum die Etablierung eines Grundangebotes im Vordergrund steht, gilt es in verdichteten Räumen ein engmaschiges und leicht zugängliches Netz von Stationen aufzubauen. In Gebieten mit hohem Parkdruck müssen zudem allgemein zugängliche Carsharing-Stellplätze eingerichtet werden.

Kommunen sollten ihre Möglichkeiten nutzen, um ein flächendeckendes und bedarfsgerechtes Netz an Carsharing-Angeboten zu etablieren. Im folgenden Kapitel werden kommunale Handlungsoptionen für einen Carsharing-Angebotsausbau dargestellt.

Bei der Schaffung neuer Carsharing-Angebote ist zu berücksichtigen, dass es Zeit braucht, bis diese von der Bevölkerung angenommen und genutzt werden. Vor allem in der Anfangsphase bedarf es in der Regel stetiger Werbung und Anreize (vgl. Kapitel 5). Kommunen und Carsharing-Anbieter sollten neuen Angeboten darum eine Anlaufzeit einräumen, damit sich diese etablieren können.

Die Gewinnung eines Haupt-/Ankermieters kann die Grundauslastung der Fahrzeuge sichern und mehr Zeit verschaffen, um rentabel zu werden. In jeder Kommune bietet sich die Kommunalverwaltung als Ankermieter an.[45]

Carsharing-Angebote sind eine klassische Pull-Maßnahme. Ihre positive Wirkung auf das Mobilitätsverhalten erhöht sich, wenn sie durch weitere **Push- und Pull-Maßnahmen** flankiert wird (Abbildung 32). Pull-Maßnahmen regen zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel an. Push-Maßnahmen machen die Nutzung des privaten Pkw weniger attraktiv.

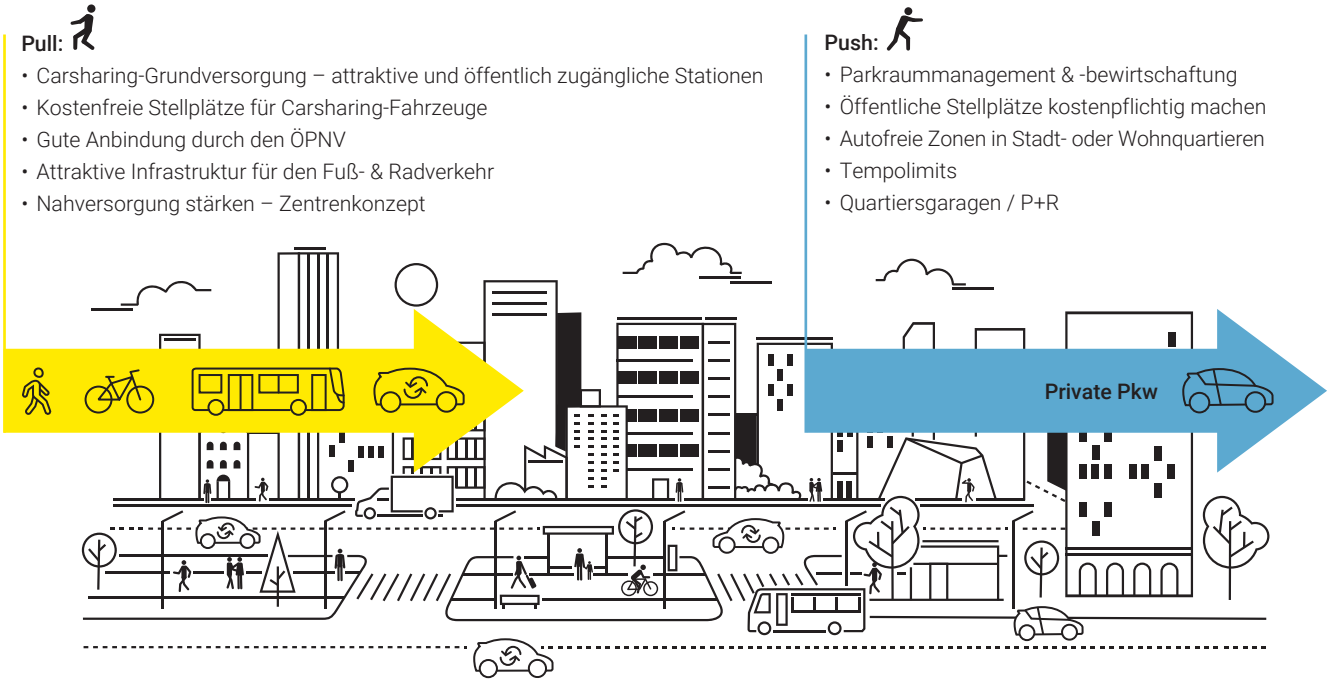


Abb. 32: Push & Pull im Carsharing (Grafik: Eigene Darstellung)

45 bcs (2018d)

3.1 Carsharing in Wohnquartieren

Mobilitätsentscheidungen fallen vor der Haustür: In Wohnquartieren sollten Carsharing-Stationen darum fußläufig erreichbar und in Wohnstraßen integriert sein.

Damit Carsharing gut angenommen wird, sollten die Stationen in einem Radius von 300 bis 500 Metern positioniert werden. Dadurch ist eine Gehzeit von maximal acht Minuten gewährleistet. An den Stationen werden idealerweise mindestens zwei Fahrzeuge vorgehalten. Bei Stationen mit nur einem Carsharing-Fahrzeug besteht das Risiko, dass die Bevölkerung die Nutzung des Fahrzeuges nicht in Betracht zieht in der Annahme, das Auto sei ohnehin bereits reserviert. Dieser Annahme kann auch durch ein dichtes Netz von Stationen mit einzelnen Fahrzeugen vorgebeugt werden. Vor allem in Wohnquartieren mit einer unzureichenden Anbindung an den Öffentlichen Verkehr (ÖV) sind Carsharing-Stationen in fußläufiger Nähe wichtig, um die Attraktivität des Angebotes zu erhöhen.

Abb. 33: Carsharing-Station im BlueValley in Reutlingen
(Foto: Stadt Reutlingen)

Ein gutes Beispiel: das *Blue Village* in Reutlingen. Hier ist in Zusammenarbeit zwischen Stadt und teilAuto Neckar-Alb eine Carsharing-Station mit einem E-Auto und einem Plug-In-Hybrid entstanden. Die Stadt Reutlingen tritt als Projektpartner auf und ermöglicht durch einen städtischen „Kostenschirm" während des ersten Projektjahres attraktive Sonderkonditionen. Die Fair-Energie-GmbH stellt die Ladesäulen an den Stationen bereit.[46]

Der Bericht *Carsharing in Baden-Württemberg*[47] identifiziert die Integration von Carsharing im Wohnungsbau als wesentlich für die nachhaltige Mobilität und stellt weitere Wohnbauprojekte vor, die Carsharing umgesetzt haben.

Für Wohnungsbauunternehmen kann ein kombiniertes Angebot aus Wohnen und Mobilität Wettbewerbsvorteile mit sich bringen. Durch die Errichtung von öffentlich zugänglichen Carsharing-Stellplätzen kann der Stellplatzbedarf reduziert werden und es müssen weniger individuelle Pkw-Stellplätze errichtet und vorgehalten werden. Das kann sich wiederum auf die Wohnungsmieten auswirken. Um Carsharing-Angebote insbesondere für Sozialwohnungen attraktiv und erschwinglich zu machen, können mit Carsharing-Anbietern Sonderkonditionen vereinbart werden.

46 Stadt Reutlingen (2021)
47 team red (2024)

Abb. 34: Carsharing ermöglicht bedarfsgerechte Fahrzeugnutzung (Foto: KEA-BW/Jan Potente)

Die Landeshauptstadt Stuttgart erhält die europäische STEER-NWE Förderung (Sustainable Transport for Efficient and Ecological Regions in North West Europe). In fünf Wohnungsbauprojekten in Bad Cannstatt, Münster, Untertürkheim und Zuffenhausen soll E-Carsharing umgesetzt werden. Das Projekt eröffnet die Chance, Wohnungsbau und nachhaltige Mobilität stärker miteinander zu verknüpfen – ein wesentlicher Faktor, um zukunftsfähige Stadtentwicklung voranzutreiben.[48]

3.2 Kooperationen zwischen Verkehrsbetrieben und Mobilitätsanbietern

19 Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg organisieren den öffentlichen Personennahverkehr.[49] Die Mehrheit der Verkehrsverbünde hat eine aktive Kooperation mit mindestens einem Carsharing-Anbieter.[50]

Davon können beide Seiten profitieren. Kundinnen und Kunden des ÖVs, meist die Besitzer von Jahresabonnements, erhalten häufig Ermäßigungen für die Anmeldung bzw. Nutzung des Carsharings. Stadtmobil Karlsruhe bietet Jahreskarten-Besitzerinnen und -Besitzern bei Vertragsabschluss 50 Prozent Rabatt auf das Starterpaket oder ein Fahrtguthaben von 50 €.[51]

Immer mehr Verkehrsunternehmen führen Mobilitätskarten ein, die die Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote ermöglichen. Sie gelten meist als Monats- oder Jahresticket und gleichzeitig als Zugang zu Carsharing, Leihrädern und weiteren Dienst-

48 Landehauptstadt Stuttgart (2025)
49 bwegt (o.J.)
50 team Red (2024)
51 Stadtmobil Karlsruhe (o.J.)

Abb. 35: Carsharing-Fahrzeug an der Mobilstation Lörrach-Brombach (Foto: Landratsamt Lörrach/Stefan Heigl)

leistungen. Ein gutes Beispiel ist die polygoCard in der Region Stuttgart. Sie ist ein elektronisches Aboticket für den ÖV und ermöglicht den einfachen Zugang zu Car-, Bike- und Scooter-Sharing-Angeboten und Ladestationen.[52]

Oft bewerben Unternehmen des ÖVs den örtlichen Carsharing-Anbieter in Fahrplanheften, legen Informationsmaterialien in Kundencentern aus, bieten Beratung oder sogar die Möglichkeit zum Carsharing-Vertragsabschluss an. Auch auf den Internetseiten oder in Newslettern von Verkehrsunternehmen findet man immer häufiger Informationen zu bestehenden Mobilitätsangeboten.

3.3 Carsharing als Teil von Mobilstationen

An Mobilstationen befinden sich Haltepunkte, Abstellanlagen oder Leihmöglichkeiten von mehreren klimafreundlichen Verkehrsangeboten in unmittelbarer räumlicher Nähe. Kurze Umsteigewege vereinfachen den Wechsel von einem Verkehrsmittel zum anderen und fördern ein inter- und multimodales Mobilitätsverhalten.

Durch einen Ausbau von Mobilstationen und die Verknüpfung von Bahn, Bus, Fahrrad, Sharing-Angeboten und On-Demand-Diensten können die Attraktivität klimafreundlicher Mobilität und die Nutzung des Umweltverbunds insbesondere in urbanen Gebieten gesteigert werden. Zudem wird so das Bedürfnis nach praktischer, flexibler und günstiger **Mobilität** erfüllt.

Mobilitätsstation, multimodaler Knoten, Mobility Hub, Mobility Station, Mobilitätspunkt, Mobilpunkt, Mobilitätsdrehscheibe oder Mobilitätszentrum: In Baden-Württemberg wird der Begriff Mobilstation verwendet.

52 VVS (o.J.)

Multimodalität: Eine Person nutzt verschiedene Verkehrsmittel innerhalb eines bestimmten Betrachtungszeitraums. Verwendet eine Person unterschiedliche Verkehrsmittel für Ihre Wege an einem Tag / in einer Woche, dann ist dies multimodal.

Montag: Mit dem zur Arbeit.

Mittwoch: Mit dem in die Stadt.

Samstag: Mit dem zur Oma aufs Land.

Weitere Informationen zu Mobilstationen

Intermodalität: Eine Person nutzt mehr als ein Verkehrsmittel innerhalb einer Route. Für die gewählte Route werden verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombiniert. Zum Beispiel wird für den Arbeitsweg erst der Bus zum Hauptbahnhof genutzt und anschließend S-Bahn gefahren.

Mit dem zum

Mit dem zum

Zu zur

Mobilstationen können sich je nach geographischer Lage, lokalen Anforderungen und der gegebenen Infrastruktur unterscheiden und bspw. aus Carsharing-Angeboten, Fahrradabstellanlagen und Haltepunkten des ÖV (S-Bahn, U-Bahn, Busse, Nah- und Fernverkehrszüge, Linienschiffe, Hochseilbahnen) sowie Motorroller-, Tretroller- und Bikesharing-Angeboten, Taxen, Park+Ride-Parkplätzen, Bike+Ride-Anlagen, Fahrradparkhäusern, Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur und Mobilitätszentralen bestehen.

Bei städtebaulichen Vorhaben mit Bezug zur Mobilität sollte immer die Integration einer Mobilstation geprüft werden. Die Erweiterung eines bestehenden Angebots zu einer Mobilstation kann unter Umständen sehr einfach sein und dennoch eine große Wirkung erzielen, wie die folgenden Beispiele anschaulich aufzeigen.

Abb. 36: Mobilstation in Leinfelden-Echterdingen (Foto: Leinfelden-Echterdingen/Marcus Gloger)

Abb. 37: Mobilstation im Ortenaukreis von EinfachMobil
(Foto: endura kommunal GmbH/Heinrich Althausen)

Die Mobilitätswende interkommunal organisiert

Im Mobilitätsnetzwerk Ortenau haben sich 14 Kommunen zusammengeschlossen, um das regionale Mobilitätsangebot auszubauen. Unter der Marke EinfachMobil ist ein Netz aus über 80 Mobilstationen in Städten und ländlichen Gemeinden entstanden. Die Mobilitäts-App Ortenau Mobil stellt alle Informationen zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten zur Verfügung und ermöglicht auch deren Kombination und Buchung. Das Netzwerk dient den Kommunen zum Austausch, Wissensaufbau und hilft bei Planung von Maßnahmen. Das Netzwerkmanagement haben die Kommunen an einen privaten Dienstleister vergeben.[53]

Ein Netz von Mobilstationen über Landesgrenzen hinweg

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) treibt in seinem Tarifgebiet in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen den Aufbau von Mobilstationen voran. Dazu wurden ein Leitfaden und eine einheitliche Gestaltung der Module entwickelt und ein Rahmenvertrag mit einem Modul-Anbieter geschlossen. Aktuell gibt es über 17 VRN-Mobilstationen allein in Baden-Württemberg.[54]

3.4 Carsharing statt eigenem Fuhrpark

Kommunen können eine Vorreiterrolle einnehmen und aktiv helfen, Carsharing zu etablieren und zu fördern. Zum Beispiel kann die Nutzung von Carsharing den eigenen Fuhrpark reduzieren.

Kommunen, kommunale Unternehmen wie Stadtwerke oder Verkehrsbetriebe sowie regionale Unternehmen haben die Möglichkeit, entweder selbst Carsharing-Dienste anzubieten, ihre Fuhrparkflotte für die gemeinsame Nutzung bereitzustellen oder sich mit etablierten Carsharing-Anbietern zusammenzuschließen, um entsprechende Mobilitätslösungen zu realisieren. Die Ausgestaltung der Modelle ist von den jeweiligen Anforderungen und Bedürfnissen der Kooperationspartner abhängig.

53 einfachMobil (o.J.)
54 VRN (o.J.)

Modell A. Die Carsharing-Fahrzeuge sind Eigentum der Kommune oder des kommunalen/regionalen Unternehmens:

1. Die Kommune oder das kommunale/regionale Unternehmen hat ein exklusives Zeitfenster zur Nutzung der Fahrzeuge (z. B. Kernarbeitszeit).
2. Die Kommune oder das kommunale/regionale Unternehmen ist ein regulärer Nutzer.

Modell B. Die Carsharing-Fahrzeuge sind Eigentum eines Carsharing-Anbieters:

1. Die Kommune oder das kommunale/regionale Unternehmen ist Ankermieter mit oder ohne definiertes Zeitfenster zur exklusiven Nutzung.
2. Die Kommune oder das kommunale/regionale Unternehmen ist ein regulärer Nutzer.

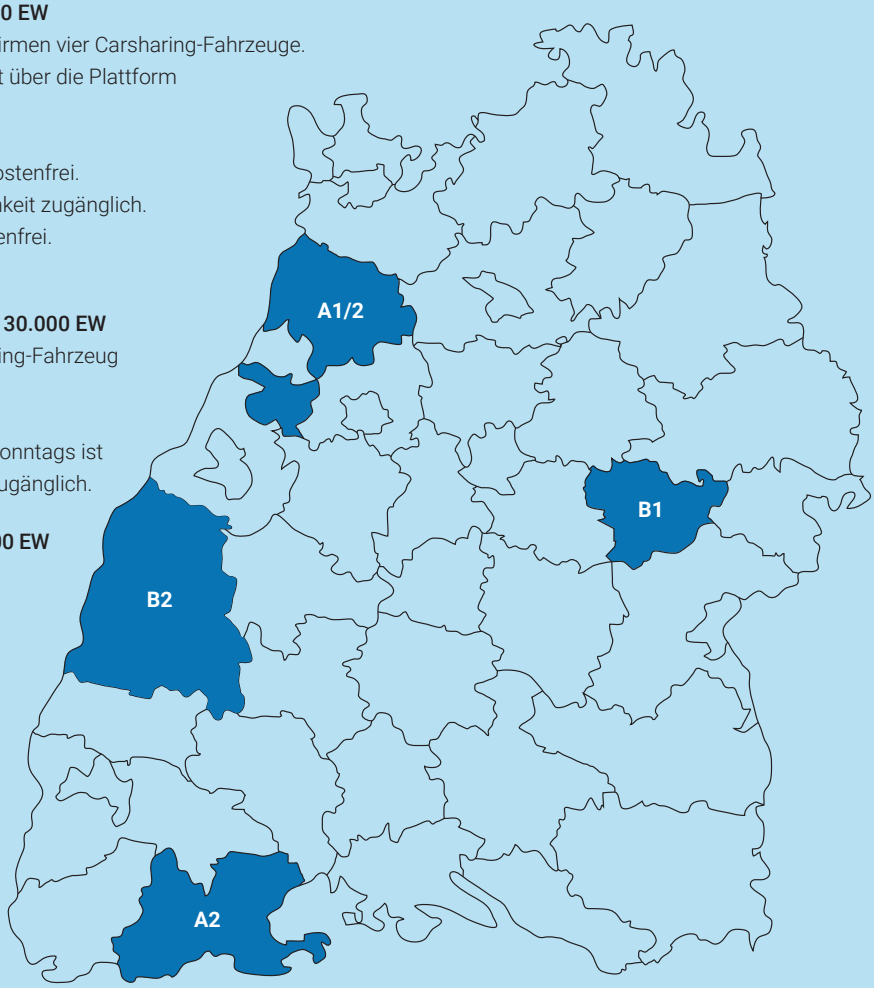
Praxisbeispiele

A1/2 Kraichtal, Landkreis Karlsruhe 15.000 EW
- Aktuell gibt es sieben Carsharing-Fahrzeuge im Besitz der Stadt.
- Mitarbeitende dürfen die Fahrzeuge in der Kernarbeitszeit kostenfrei nutzen.
- Fahrzeuge können außerhalb der Kernarbeitszeit von der Öffentlichkeit gebucht werden.
- Die Gemeinde erhält eine Umsatzbeteiligung an den Buchungen der Öffentlichkeit.

A2 Gemeinde Lauchring, Landkreis Waldshut 7.500 EW
- Seit 2021 stellt die Gemeinde mit zwei lokalen Firmen vier Carsharing-Fahrzeuge.
- Die Buchung eines Carsharing-Fahrzeugs erfolgt über die Plattform von Regio.Mobil.
- Regio.Mobil erhält eine Umsatzbeteiligung.
- Dienstliche Fahrten sind für die Mitarbeitende kostenfrei.
- Die Fahrzeuge sind 24 Stunden für die Öffentlichkeit zugänglich.
- Dienstliche Fahrten sind für die Mitarbeiter kostenfrei.
- Es gibt Sondertarife für Vereine.

B1 Geislingen an der Steige, Landkreis Göppingen 30.000 EW
- Seit 2022 nutzt die Stadtverwaltung ein Carsharing-Fahrzeug des Anbieters Deer.
- Die Stadt ist Ankermieter.
- von 19 bis 6 Uhr sowie freitags, samstags und sonntags ist das Carsharing-Fahrzeug für die Öffentlichkeit zugänglich.

B2 Stadt Kehl am Rhein, Region Ortenaukreis 35.000 EW
- Seit 2011 nutzt die Stadtverwaltung Carsharing.
- In Kehl gibt es acht Carsharing-Fahrzeuge des Anbieters naturenegie sharing.
- Zusätzlich hat die Stadt zwei E-Fahrzeuge für das Tiefbauamt.
- Die Stadt ist kein Ankermieter, sondern regulärer Nutzer mit Sondertarif.



Durch die Umwandlung des Fuhrparks kann die Kommune die Fixkosten für Dienstwagen einsparen und benötigt weniger Stellplätze. Durch die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen für Dienstfahrten der Verwaltung oder durch kommunale / regionale Unternehmen wird nicht nur erreicht, dass das Angebot stärker von der Bevölkerung wahrgenommen wird. Es wird auch eine Grundauslastung des Carsharing-Angebotes geschaffen. Dadurch kann in der Regel ein wirtschaftlicher Betrieb des Angebotes gewährleistet werden. Die Sicherung der Grundauslastung kann in einigen Fällen ausschlaggebend für die Etablierung von Carsharing-Angeboten sein.

Die Grundauslastung kann außerdem durch Kooperationen mit Carsharing-Anbietern und Verbänden, Fahrdiensten und Kirchen erreicht werden. Beispiel Sulzfeld: Im Rahmen des Projektes *Intermodale Angebote in Sulzfeld und Zaisenhausen* (gefördert vom heutigen Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg) hat die Gemeinde erfolgreich darauf hingewirkt, dass 2014 sogenannte Grundlastträgerschaften abgeschlossen wurden. Einer der Träger ist die Diakoniestation Südlicher Kraichgau, die das Fahrzeug an der Carsharing-Station am Rathaus halbtägig für Pflegefahrten nutzt.[55]

Abb. 38: Mobilstation am Rathaus der Stadt Kehl (Foto: Stadt Kehl)

55 Ministerium für Ländlichen Raum (2015)

3.5 Konzeptionelle Einbindung in die Verkehrsplanung

Die Anforderungen an die kommunale Verkehrsplanung sind vielfältig. Unter anderem umfasst sie die verkehrliche Erschließung von Gebieten, den Aus- / Neubau oder die Umgestaltung von Verkehrswegen. Dabei sind die Anforderungen des ÖPNV, Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs sowie Verkehrssicherheit und Stadtentwicklung zu berücksichtigen.

Vorausschauende Verkehrsplanung kann Veränderungen im innerörtlichen Verkehr bewirken, Luftreinhaltepläne und Lärmminderungsplanung unterstützen, das Stadtbild positiv beeinflussen und zu einer besseren Lebensqualität beitragen.

Ein zukunftsfähiges multimodales Verkehrsangebot muss nachhaltige Mobilitätsformen wie Carsharing in die kommunale Planung und in vorhandene Mobilitätsstrukturen integrieren. Der Aufbau eines zusammenhängenden und flächendeckenden Angebotsnetzes sollte dabei eine wesentliche Grundlage bilden. Durch eine sich stetig erweiternde Angebotsstruktur kann den Nutzerinnen und Nutzern langfristige Planungssicherheit für den Umstieg vom privaten Pkw geboten werden.

Beispiel Friedrichshafen: Für das Stadtgebiet wurde ein Konzept zur Einrichtung von Mobilitätsstationen erarbeitet (Abbildung 39). Aufbauend auf einer umfassenden Bestandsaufnahme und Potenzialanalyse wurden geeignete Standorte und sinnvolle Ausstattungen identifiziert. Anhand einer Priorisierung der ermittelten Stationen, je nach Lage und Bedeutung wurden Empfehlungen zur schrittweisen Umsetzung gegeben.[56]

Carsharing-Konzepte können entsprechend entwickelt werden. Wesentlich dabei ist, zunächst ein Zielnetz von Carsharing-Standorten auszuarbeiten. Das stellt sicher, dass auch bei einer punktuellen Umsetzung von Standorten am Ende ein zusammenhängendes Netz von Carsharing-Stationen zur Verfügung steht. In einem späteren Vergabeverfahren kann durch das Zielnetz einzelne Standort-Pakete definiert werden.

Die Umsetzung von Carsharing in neuen Bauprojekten kann durch die frühzeitige Festlegung von Carsharing-Flächen im Bebauungsplan oder über den städtebaulichen Vertrag beeinflusst werden. Außerdem können externe Dienstleister ein umfassendes Mobilitätskonzept zur verkehrlichen Erschließung erstellen.

56 Stadt Friedrichshafen (o.J.)

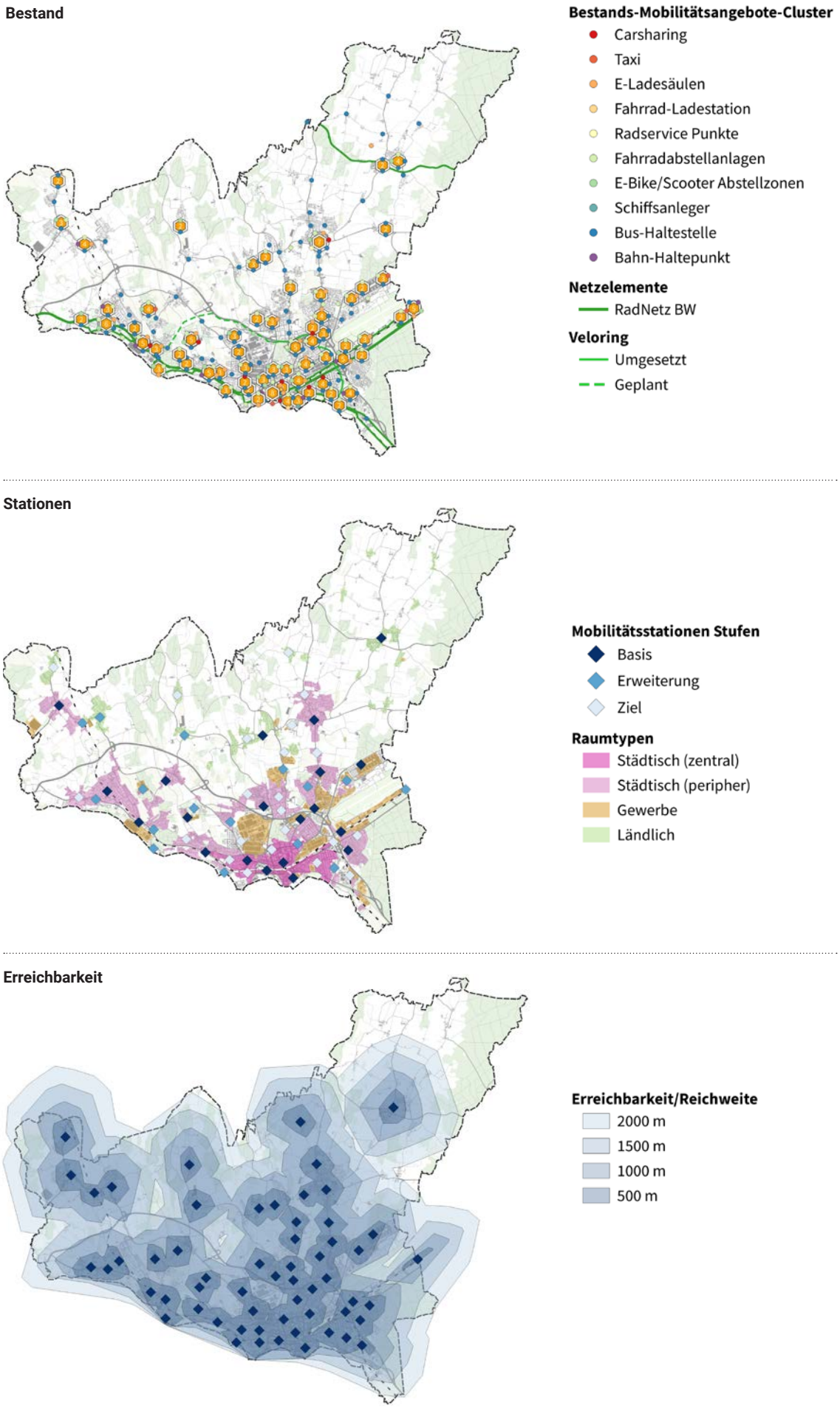


Abb. 39: Konzept zur Planung und Einrichtung von Mobilstationen

(Grafik: Bernard Gruppe ZT GmbH (2024), Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)

4. Schaffung von Carsharing-Stellplätzen

04

Der wirksamste kommunale Hebel zur Förderung von Carsharing ist die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen. Das Carsharinggesetz, das Straßengesetz für Baden-Württemberg und die Straßenverkehrs-Ordnung sowie die dazugehörige Verwaltungsvorschrift liefern hierfür die rechtlichen Grundlagen.

Überdies können Kommunen im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltung eine Stellplatzsatzung erlassen. Die Stadt Konstanz führt beispielsweise in den örtlichen Bauvorschriften eine Stellplatzsatzung und regelt den *Ersatz notwendiger Kfz-Stellplätze durch Carsharing-Fahrzeuge.*[57] Indes kann so die laut Landesbauordnung ermittelte Stellplatzverpflichtung durch die Realisierung von Carsharing-Stellplätzen verringert werden.

Kommunen können Stellplätze für stationsbasierte, für Free-Floating- und für kombinierte Angebote ausweisen. In der Praxis überwiegt bislang stationsbasiertes Carsharing.

Rechtsgrundlage	Instrument	Besonderheiten
Carsharinggesetz (CsgG)	Sondernutzungserlaubnis	Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen für stationsbasierte Carsharing-Angebote mit Unternehmenszuordnung
	Parkbevorrechtigungen	Ausweisung von allgemeinen Carsharing-Stellplätzen ohne Unternehmenszuordnung
Straßengesetz für Baden-Württemberg (StrG)	Sondernutzungserlaubnis (§ 16a StrG)	Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen für stationsbasierte, stationsunabhängige und kombinierte Carsharing-Angebote mit Unternehmenszuordnung
	(Teil-) Einziehung (§ 7 StrG)	Schaffung von Carsharing-Stellplätzen an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen durch vollständige oder teilweise Einziehung der öffentlichen Verkehrsflächen zur Bereitstellung unternehmensbezogener bzw. allgemeiner Carsharing-Stellplätze
Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	Parkbevorrechtigungen	Einrichtung allgemeiner Carsharing-Stellplätze mittels straßenverkehrsrechtlicher Beschilderung
Baugesetzbuch (BauGB)	Bebauungsplan (§ 9 BauGB)	Festsetzung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge, Festsetzung von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (auch für Mobilitätsstationen möglich)
Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO)	Stellplatzsatzung (§ 37 LBO i. V. m. § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO)	Reduzierung von Stellplätzen bei Neubauvorhaben im Wohnungsbau durch die Schaffung von Carsharing-Stellplätzen

Abb. 40: Rechtsgrundlagen zur Schaffung von Carsharing-Stellplätzen

57 Konstanz (2022)

4.1 Straßenrechtlicher Rahmen

Carsharinggesetz des Bundes
Das Carsharinggesetz des Bundes (CsgG) ermächtigt Kommunen, in Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen Bevorrechtigungen für Carsharing-Fahrzeuge zu erlassen.

Die Ausweisung unternehmensspezifisch zugeordneter Carsharing-Stellplätze per Sondernutzungserlaubnis nach § 5 CsgG ist ausschließlich für stationsbasiertes Carsharing möglich. Voraussetzung ist die Durchführung eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens. Dieses ist im Leitfaden *CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum* bringen des Bundesverbandes Carsharing beschrieben und unter www.carsharing.de abrufbar.

Allgemein zugewiesene Carsharing-Flächen sind vor allem für Fahrzeuge des Free-Floating-Carsharings hilfreich, die in einem definierten Geschäftsgebiet abgestellt werden. Dadurch werden das Abstellen erleichtert und so den Suchverkehr reduziert. Auch Nutzerinnen und Nutzer von Fahrzeugen des stationsbasierten Carsharings können auf diesen allgemein ausgewiesenen Carsharing-Stellplätzen parken.

Da der Bund nur die Regelungskompetenz für Straßen in seiner Straßenbaulast hat, beschränkt sich die auf dem CsgG basierende Möglichkeit zur Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen auf Stellplätze an Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten. Das Ausweisen von Carsharing-Stellplätzen an Straßen in der Baulast der Länder, Kreise und Gemeinden wird über die jeweiligen Landesstraßengesetze geregelt.

Straßengesetz für Baden-Württemberg
Mit der Änderung des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG) 2019 wurden die Handlungsmöglichkeiten für Kommunen erweitert. Mit der Einführung des § 16a StrG wurde die rechtliche Grundlage dafür geschaffen, dass Kommunen Flächen für Carsharing-Stellplätze in Ortsdurchfahrten von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen ausweisen und für diese Flächen Sondernutzungserlaubnisse erteilen können.

Die Sondernutzungserlaubnis kann Carsharing-Anbietern, unabhängig von ihrer Rechtsform, erteilt werden, die stationsbasiertes Carsharing, Free-Floating-Angebote oder eine Kombination beider Modelle bereitstellen. Die Erteilung der Sondernutzung liegt im Ermessen der Kommunen. Dieses bezieht sich sowohl auf das „Ob", also die Frage, ob überhaupt entsprechende Parkflächen eingerichtet werden, als auch auf das „Wie" der Verteilung. Carsharing-Anbieter haben grundsätzlich keinen unmittelbaren Anspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis, sondern lediglich auf ermessensfehlerfreie Entscheidung. Für den Carsharing-Anbieter besteht lediglich ein Anspruch auf Erteilung der Sondernutzungserlaubnis, wenn dieser der einzige Bewerber ist, der die Eignungskriterien erfüllt, oder der Losentscheid zu seinen Gunsten ausgeht.

Die Kommune bestimmt geeignete Flächen an Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen, auf denen Carsharing-Angebote entstehen sollen. Eine Aufteilung unter mehreren Anbietern ist möglich. Es muss vorab festgelegt werden, wie verfahren wird, falls pro Fläche mehr als ein Carsharing-Anbieter einen Antrag stellt.

Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis muss über ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren erfolgen, das öffentlich bekannt zu machen ist. Die Bekanntmachung muss alle dazugehörigen Informationen über das Verfahren enthalten (Ablauf des Auswahlverfahrens, mögliche Anforderungen an die zu erbringende Leistung

der Carsharing-Anbieter, Vorgehensweise bei mehreren Carsharing-Anbietern pro Fläche, vorgesehene Dauer der Sondernutzung).

§ 16a StrG ermöglicht es den Kommunen, Eignungskriterien für bzw. Anforderungen an das Carsharing festzulegen, um z. B. Elektrofahrzeuge vorzuschreiben. Diese bestimmen die Kommunen. Sie haben die Möglichkeit, die Voraussetzungen für die Sondernutzung sowie deren Art und Umfang durch eine Satzung zu regeln. Bei der Formulierung von Eignungskriterien können sich die Kommunen sowohl am CsgG als auch an den Kriterien des „Blauer Engel Carsharing" orientieren Beim „Blauer Engel Carsharing" handelt es sich um das Umweltzeichen des Umweltbundesamtes, das gewährleisten soll, dass das Carsharing-Angebot tatsächlich zur Entlastung des öffentlichen Raums und zur Reduzierung der negativen Umweltauswirkungen durch den Einsatz umweltschonender Fahrzeuge beiträgt.

Die Sondernutzungserlaubnis kann mit Auflagen zur Verminderung oder Vermeidung von Umweltbelastungen durch Carsharing-Fahrzeuge versehen werden. Die Erteilung erfolgt für einen begrenzten Zeitraum von höchstens acht Jahren. Eine Verlängerung oder eine Neuerteilung ist nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens möglich. Die Erteilung der Sondernutzung kann widerrufen werden, wenn der Carsharing-Anbieter nicht mehr die Eignungskriterien bzw. die mit der Sondernutzungserlaubnis verbundenen Anforderungen erfüllt.

Carsharing-Anbieter haben grundsätzlich keinen unmittelbaren Anspruch auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis, sondern lediglich auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Kommune. Für den Carsharing-Anbieter besteht dann ein Anspruch auf Erteilung der Sondernutzungserlaubnis, wenn dieser der einzige Bewerber ist, der die Eignungskriterien erfüllt, oder wenn der Losentscheid zu seinen Gunsten ausgeht.

Die Vergabe erfolgt für einen Zeitraum von höchstens acht Jahren. Eine Verlängerung oder Neuerteilung ist nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens möglich. Die Erteilung der Sondernutzung kann widerrufen werden, wenn der Carsharing-Anbieter nicht mehr die Eignungskriterien bzw. Anforderungen erfüllt.

Es gibt Alternativen zur Sondernutzungserlaubnis (siehe Infokasten). In der Regel ist die Sondernutzungserlaubnis jedoch das flexibelste und geeignetste Instrument.

Die (Teil-)Einziehung nach dem Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG)
Verfolgt die Kommune das Ziel, Carsharing-Stellplätze einzurichten, steht hierfür das oben beschriebene empfohlene Regelverfahren nach § 16a StrG mit einer straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung gemäß der StVO zur Verfügung. Nachfolgend wird der Vollständigkeit halber die Variante einer Flächenzuordnung über Einziehung oder Teileinziehung ausgeführt, mit deren Hilfe grundsätzlich ebenfalls Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum geschaffen werden können.

Nach § 7 StrG kann eine Straße „eingezogen werden, wenn sie für den Verkehr entbehrlich ist oder wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Einziehung erforderlich machen".

Bei der **Teileinziehung** wird die öffentliche Widmung der Verkehrsfläche nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungskreise oder Benutzungszwecke beschränkt. Im Rahmen der Teileinziehung besteht damit die Möglichkeit, auf öffentlicher Fläche zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsarten bis dahin uneingeschränkt zugelassene Verkehrsarten nachträglich auszuschließen. Dadurch kann der öffentliche Raum einzelnen Mobilitätsformen wie Carsharing, Carpooling, Radverkehr oder Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr zugeordnet werden.

→

Die Teileinziehung einer Straße kann angeordnet werden, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit für eine nachträgliche Beschränkung der Widmung vorliegen.

Das **Ermessen über die Entscheidung** der Einziehung oder Teileinziehung von Straßenflächen trägt die zuständige Straßenbaubehörde nach einer umfassenden Abwägung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange im Einzelfall. Die Teileinziehung von Parkflächen kann wesentlich leichter begründet werden, wenn der Umgestaltung ein kommunales Verkehrskonzept zugrunde liegt, das die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Interessen berücksichtigt.

Sowohl eine **Einziehung** als auch eine Teileinziehung müssen öffentlich bekannt gemacht werden. Mit der Einziehung verliert eine Straßenfläche vollständig die öffentliche Widmung und steht der Allgemeinheit nicht mehr zur Verfügung. Die Straßenbaubehörde kann die Fläche dann als Stellplätze für Fahrzeuge eines bestimmten Carsharing-Anbieters im Rahmen eines privatrechtlichen Überlassungs- und Nutzungsvertrages zur Verfügung stellen. Eine durch die Verkehrsbehörde angeordnete Beschilderung nach StVO ist allerdings nicht möglich, da mit der Einziehung der Gemeingebrauch entfällt. Durch eine Teileinziehung entstehende Carsharing-Stellplätze müssen für alle Carsharing-Anbieter nutzbar sein, eine personen- oder firmenbezogene Widmungsbeschränkung ist nicht möglich.

Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO)
§ 37 LBO regelt die Stellplatzverpflichtung bei der Errichtung neuer Gebäude sowie bei der Änderung und Nutzungsänderung bestehender Gebäude. Diese Verpflichtung kann nach § 74 Abs. 2 Nr. 1 LBO aus Gründen des Verkehrs, städtebaulichen Gründen oder zur sparsamen Flächennutzung eingeschränkt werden.

Davon hat die **Stadt Tübingen** Gebrauch gemacht.
Die 2017 erlassene Stellplatzsatzung ermöglicht es, bei Neubauvorhaben im Wohnungsbau die Anzahl der notwendigen Stellplätze um 0,1 pro Wohnung zu reduzieren. Voraussetzung ist, dass mit dem Gesamtvorhaben eine Mobilitätsverbesserung einhergeht. Darunter wird eine Konzeption verstanden, welche die Förderung der umweltfreundlichen Mobilität und eine reduzierte Nachfrage der Bewohnerinnen und Bewohner nach eigenen Fahrzeugen und dafür benötigten Stellplätzen zum Ziel hat. In der Stellplatzsatzung werden drei Maßnahmen benannt, von denen mindestens zwei erfüllt sein müssen:

- die Errichtung eines Carsharing-Angebotes für die Bewohnerinnen und Bewohner auf dem Grundstück oder im Radius von maximal 300 Metern
- die Errichtung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Fahrradanhänger oder Lastenräder, die um mehr als 50 Prozent über das Maß der LBO hinausgeht
- direkt anfahrbare Fahrradabstellmöglichkeiten, die von der Wohnung und dem öffentlichen Raum einfach erreichbar sind [58]

In Fällen, in denen sich die notwendigen Stellplätze nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten herstellen lassen, kann die Gemeinde gemäß § 37 Abs. 6 LBO zustimmen, dass der Bauherr anstelle der Schaffung der Stellplätze einen **Ablösebetrag** entrichtet. Dieser kann für die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen genutzt werden.

Bebauungsplanverfahren nach dem Baugesetzbuch (BauGB)
Bei einem Bebauungsplan handelt es sich um ein Instrument der verbindlichen Bauleitplanung. Aus § 9 BauGB geht hervor, welche Inhalte in einem Bebauungsplan festgesetzt werden können. Dazu zählen u.a. auch „Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für Ladeinfrastruktur elektrisch betriebener Fahrzeuge, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsflächen; die Flächen können auch als öffentliche oder private Flächen festgesetzt werden“ (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB).

Die **Stadt Freiburg** hat 2017 die Bauleitplanung genutzt, um eine großflächige Ausweisung von Carsharing-Stationen vorzunehmen. Der Bebauungsplan „Car-Sharing-Stellplatzkonzept“ sieht die Errichtung von 134 Carsharing- →

58 Stadt Tübingen (2017a)

Stationen im Stadtgebiet vor. Die erste Station wurde 2015 eröffnet, 2021 waren es rund 100 Stationen mit ca. 250 Fahrzeugen. Die Ausweisung weiterer Carsharing-Stellplätze wird die Stadt Freiburg zukünftig per Sondernutzungserlaubnis vornehmen, da sie dies als das besser geeignete Instrument ansieht. Lediglich für die Schaffung von Carsharing in Neubaugebieten soll weiterhin die Bauleitplanung zur Anwendung kommen.[59]

Die **Stadt Offenburg** wendet ebenfalls das Instrument der Bauleitplanung an. Wird für ein Neubaugebiet ein Bebauungsplan aufgestellt, werden Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen. Auf diesen Flächen entstehen dann Mobilitätsstationen, die auch Carsharing-Angebote beinhalten können.[60]

4.2 Verfahren zur Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen nach dem Straßengesetz für Baden-Württemberg

Gemäß § 16a StrG können Kommunen an Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen Carsharing-Stellplätze für stationsbasierte und Free-Floating-Angebote sowie kombinierte Systeme per Sondernutzungserlaubnis ausweisen. Durch die Wahl zahlreicher, möglichst attraktiver Standorte kann ein Impuls für den Ausbau des Carsharing-Angebots vor Ort gesetzt werden.

Bisher verschwanden vor allem stationsbasierte Carsharing-Angebote in Tiefgaragen oder Hinterhöfen. Durch die Ausweisung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum werden nicht nur Präsenz und Attraktivität der Angebote erhöht, sondern auch die Sichtbarkeit für die Bevölkerung verbessert.

Anforderungen an das Auswahlverfahren
Die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis muss über ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren erfolgen. Die Bekanntmachung mit allen dazugehörigen Informationen über das Verfahren (Ablauf des Auswahlverfahrens, mögliche Anforderungen an die zu erbringende Leistung der Carsharing-Anbieter, Vorgehensweise bei mehreren Carsharing-Anbietern pro Fläche, vorgesehene Dauer der Sondernutzung) erfolgt ortsüblich (§ 16a Abs. 4 und Abs. 5 StrG). Dabei gilt:

- Die Ausgestaltung des Verfahrens sollte sich an wettbewerbs- und vergaberechtlichen Grundsätzen der Diskriminierungsfreiheit und der Transparenz orientieren.
- Soll eine Fläche unter mehreren Anbietern aufgeteilt werden, muss vor dem Auswahlverfahren festgelegt und kommuniziert werden, wie dabei verfahren wird.
- Werden (Mindest-)Anforderungen an die zu erbringende Leistung („Eignungskriterien“) und/oder Kriterien für die Auswahl der Carsharing-Anbieter („Auswahlkriterien“) definiert, müssen diese vorab bekanntgemacht werden (Transparenzgrundsatz). Die Eignungs- und Auswahlkriterien sind Grundlage der Entscheidung im Auswahlverfahren.

Festsetzung der Sondernutzungsgebühr
Für die Sondernutzungserlaubnisse können Sondernutzungsgebühren erhoben werden. Individuell festgesetzte Preise sind für Sondernutzungen, die auf der Grundlage des Straßengesetzes erteilt werden, nicht möglich. Das Straßengesetz ermächtigt für den Fall, dass Sondernutzungsgebühren erhoben

59 Stadt Freiburg (2019)
60 Stadt Offenburg (o.J. a)

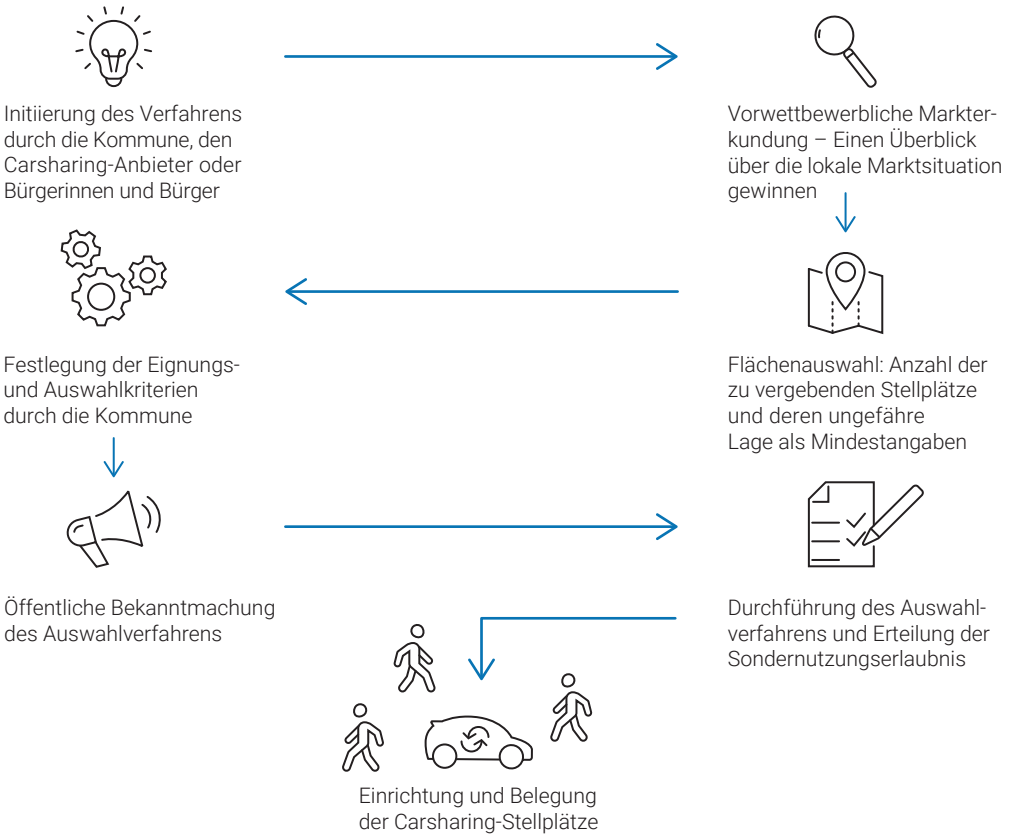


Abb. 41: Möglicher Ablauf des kommunalen Auswahlverfahrens

werden sollen, zum Erlass von Satzungen und Verordnungen, in denen die Gebührenerhebung konkretisiert wird.

Um Carsharing zu fördern, sollten die Gebühren nicht zu hoch angesetzt werden. Die monatlichen Kosten für private Stellplätze in attraktiven Lagen in deutschen Großstädten liegen zwischen 100 und 200 €.[61] Die Stadt Tübingen weist in ihrer Satzung zu Sondernutzungsgebühren bezüglich Carsharing auf folgendes hin: „Im Regelfall ist bei der vorliegenden Rahmengebühr bei Carsharing von einem Betrag von 0,15 € je angefangenem m² pro Tag, d. h. bei einem Carsharing-Stellplatz von 12 m² von einem Tagessatz von 1,80 € und von einem Monatssatz (30 Tage) von 54 € pro Stellplatz auszugehen.“[62]

In der Stadt Ludwigsburg beläuft sich die monatliche Sondernutzungsgebühr für Standorte in der Innenstadt auf 50 € pro Stellplatz und für alle weiteren Standorte auf 15 €.[63] In der Landeshauptstadt Stuttgart liegen die Sondernutzungsgebühren zwischen 20 € und 70 € pro Stellplatz und Monat. Die Höhe variiert je nach Lage und Anbindung.[64]

Im ländlichen Raum kann es sinnvoll sein, eine deutlich niedrigere Sondernutzungsgebühr anzusetzen, v. a. wenn es noch kein

61 Agora Verkehrswende (2018)
62 Stadt Tübingen (2017b)
63 Stadt Ludwigsburg (2021)
64 Landeshauptstadt Stuttgart (2020)

Carsharing-Angebot gibt und die Nachfrage seitens der Anbieter eher gering ist. Grundsätzlich müssen sich die kommunalen Gebührensatzungen an den beihilferechtlichen Vorgaben aus dem Unionsrecht messen lassen.

Die Kommune kann sich auch dafür entscheiden, keine Sondernutzungsgebühren zu erheben. Diese Entscheidung muss dann für alle Carsharing-Anbieter gelten. Die Sondernutzungsgebühr kann allerdings nicht vorübergehend erlassen werden, um Carsharing-Anbieter in der Anfangszeit finanziell zu entlasten.

Rat und Hilfe zur diskriminierungsfreien und transparenten Gestaltung des Verfahrens können Kommunen bei ihrer Vergabestelle erhalten.

Verfahrenserleichterungen nach dem CsgG
Im Rahmen des Auswahlverfahrens nach dem CsgG sind die in einer Rechtsverordnung des Bundes nach § 5 Abs. 4 CsgG dargelegten Eignungskriterien (Anforderungen) zu Grunde zu legen. Bis zum erstmaligen Inkrafttreten einer solchen Rechtsverordnung bestimmen sich gemäß § 5 Abs. 4 S. 3 CsgG die Eignungskriterien nach der Anlage zum CsgG, dort Teil 1.

Das **CsgG** ermöglicht es gemäß § 5 Abs. 4 S. 3 CsgG in Verbindung mit Anlage 1, Teil 3 Kommunen unter 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern von einzelnen Anforderungen abzuweichen. Voraussetzung ist, dass dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist und ein Interessenbekundungserfahren ergeben hat, dass andernfalls kein Carsharing-Anbieter einen Antrag stellt. Erforderlich ist zudem eine nähere Begründung.

Das **StrG** ermöglicht zwar, im Rahmen des Auswahlverfahrens Anforderungen an die zu erbringende Leistung des Carsharing-Anbieters zu stellen (§ 16a Abs. 5 S. 2 StrG), die Sondernutzungserlaubnis mit Auflagen zur Verminderung oder Vermeidung von Umweltbelastungen durch Carsharing-Fahrzeuge zu versehen (§ 16a Abs. 6 StrG) und die Teilnahme am Auswahlverfahren von bestimmten Anforderungen nach § 16a Abs. 4 S. 2 StrG abhängig zu machen. Anders als bei den Eignungskriterien nach dem CsgG handelt es sich hierbei nicht um Mindestanforderungen, sodass es einer Erleichterungsmöglichkeit im Rahmen des Auswahlverfahrens, wie dies beim CsgG der Fall ist, nicht bedarf. Den Kommunen steht es vielmehr gemäß § 16a Abs. 9 StrG frei, diese Anforderungen entsprechend auch durch Satzung zu regeln, um das Verfahren einheitlich für das Gemeindegebiet festzulegen. Kommunen müssen zur Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für Carsharing-Stellplätze an Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen in jedem Fall ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren nach § 16a StrG durchführen und dabei jede Stufe durchlaufen.

4.3 Praktische Umsetzung

2020 trat eine für das Carsharing wichtige StVO-Novelle in Kraft. Sie stellt die Grundlage zur Anwendung des CsgG und des § 16a StrG dar. In Verbindung mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) ermöglicht die StVO den zuständigen Straßenverkehrsbehörden, Carsharing-Stellplätze rechtssicher auszuweisen.

Die nachfolgend dargestellten Ausführungen beziehen sich hauptsächlich auf die StVO in Verbindung mit der VwV-StVO. Der Übersichtlichkeit und des besseren Verständnisses halber wird auf den Verweis auf konkrete Textpassagen verzichtet.

Kennzeichnung der Carsharing-Fahrzeuge
Mit der StVO-Novelle aus dem Jahr 2020 wurde eine Plakette zur Kennzeichnung der Carsharing-Fahrzeuge eingeführt. Die Plakette ist eine zentrale Voraussetzung, um die zur Nutzung der Carsharing-Stellplätze berechtigten Fahrzeuge zu identifizieren.

Die Plakette wird auf Antrag für maximal fünf Jahre ausgegeben. Der Carsharing-Anbieter hat nachzuweisen, dass das Fahrzeug auf das Unternehmen zugelassen ist und einer unbestimmten Anzahl von Nutzerinnen und Nutzern auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und eines die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometertarifes oder Mischformen solcher Tarife angeboten wird. Zudem muss das Fahrzeug selbständig reserviert und genutzt werden können".[65]

Abb. 42: Carsharing Plakette
(Foto: Verkehrsblatt Heft 16/2020)

Abb. 43: Stellplätze für Carsharing ausweisen
(Foto: fairkehr/Markus Gloger)

Kennzeichnung von Carsharing-Stellplätzen und Parkbevorrechtigung
Carsharing-Stellplätze sollten gekennzeichnet werden[66], um die exklusive Nutzung zu verdeutlichen und darauf hinzuweisen, dass widerrechtliches Parken geahndet wird. Dafür soll das Verkehrszeichen für Parken (VZ 314)[67] mit dem Zusatzzeichen für Carsharing (ZZ 1010-70) kombiniert werden (Abbildung 44, A). Bei erteilter Sondernutzung für stationsgebundenes Carsharing soll ein Zusatzzeichen mit dem Namen des Carsharing-Anbieters in schwarzer Schrift auf weißem Untergrund angebracht werden (Abbildung 44, B)[68]. Ebenso kann das Ver-

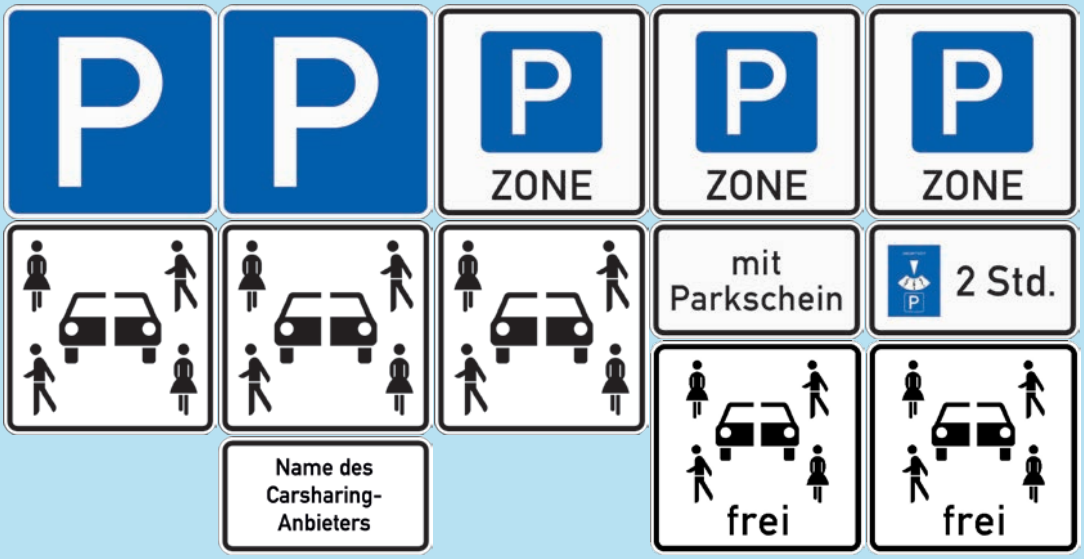
65 Als Nachweise gelten die Zulassungsbescheinigung Teil I sowie die Vertragsbedingungen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Carsharing-Unternehmens. Damit auf einen Blick zu erkennen ist, dass es sich bei dem abgestellten Wagen um ein Carsharing-Fahrzeug handelt, ist die Plakette gut sichtbar hinter der Windschutzscheibe zu platzieren. Sie enthält neben dem Namen des Unternehmens auch das Kennzeichen des Carsharing-Fahrzeuges.

66 Die Kennzeichnung bzw. verkehrsrechtlichen Anordnungen der Verkehrszeichen erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörden, die anschließende Aufstellung der Schilder wird durch die Straßenbaulastträger vollzogen.

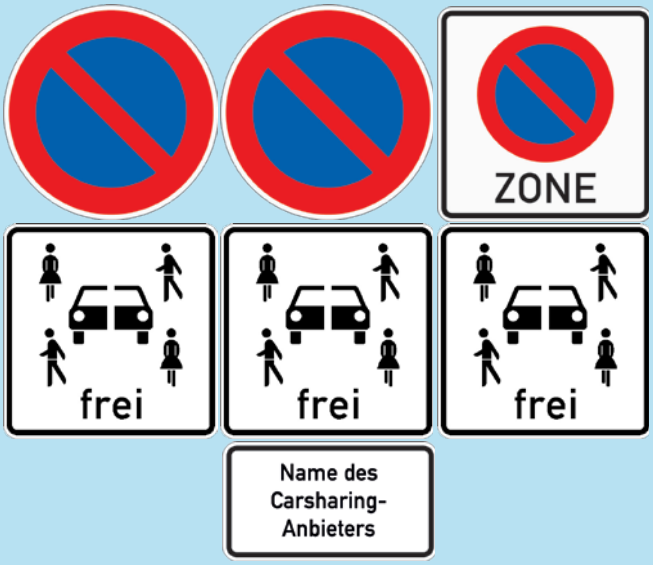
67 Bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen, insbesondere ausreichender Rest-Gehwegbreiten, ist auch eine Kombination mit „Parken auf Gehwegen" (VZ 315) möglich.

68 Das Logo der Firma darf nicht mit dem Zusatzzeichen erscheinen, dies würde einen Verstoß gegen § 33 Abs. 2 StVO bedeuten (siehe Komm Bouska/Leue zu Anlage 3 Rn 8 b) letzter Satz).

Kennzeichnung von Carsharing-Stellplätzen und Parkbevorrechtigungen für Carsharing-Fahrzeuge



A	B	C	D	E
VZ 314 mit ZZ 1010-70	VZ 314 mit ZZ 1010-70 Zusatzzeichen mit Name des Anbieters	VZ 314.1 ZZ 1010-70	VZ 314.1 ZZ 1053-31 ZZ 1024-21	VZ 314.1 ZZ 1040-32 ZZ 1024-21



F	G	H
VZ 286 ZZ 1024-21	VZ 286 ZZ 1024-21 Zusatzzeichen mit Name des Anbieters	VZ 290.1 ZZ 1024-21

Für die Beschilderung sind auch Kombination mit VZ 286-10 und VZ 314-10 möglich.
Aus Darstellungsgründen werden nicht alle möglichen Kombinationen aufgezeigt.

Abb. 44: Beschilderung von Carsharing-Stellplätzen und Beschilderung von Parkbevorrechtigung für Carsharing-Fahrzeuge

kehrszeichen zum Beginn einer Parkraumbewirtschaftungszone (VZ 314.1) mit dem Zusatzzeichen für Carsharing-Fahrzeuge (ZZ 1010-70) kombiniert werden (Abbildung 44, C). Hierbei kann das Zeichen 314.1. des Weiteren auch mit dem Zusatzzeichen ZZ 1024-21 kombiniert werden (Abbildung 44, D), um von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt zu werden. Alternativ kommt eine Negativbeschilderung mit dem Verkehrszeichen für eingeschränktes Halteverbot (VZ 286) bzw. für den Beginn eines eingeschränkten Halteverbots für eine Zone (VZ 290.1) mit dem Zusatzzeichen „Carsharing frei" (VZ 1024-21) in Betracht (Abbildung 44).[69]

Parkraumkonzepte
Als Bestandteil der integrierten Verkehrsplanung beinhaltet das Stellplatz- oder Parkraumkonzept Aussagen zum künftigen Stellplatzbedarf, zu klimafreundlichen Zielen, zu Optimierungspotenzialen und konkreten Maßnahmen. Eine Maßnahme kann die Reduzierung der Flächen für öffentliche Kfz-Stellplätze zugunsten des Umweltverbundes sein. Zudem kann eine feste Quote für die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen festgelegt und die Verlagerung der Parknachfrage in Quartiersgaragen vorgesehen werden.

Grundsätzlich ist bei der Schaffung von Parkbevorrechtigungen darauf zu achten, dass der ÖV nicht beeinträchtigt wird und sowohl nicht zugeordnete als auch anbieter-spezifische Carsharing-Stellplätze berücksichtigt werden. Ziel ist ein breitgefächertes Angebot, das dem tatsächlichen Bedarf Rechnung trägt.

In Bereichen mit Bewohnerparkrechten sollen je nach Bedarf bis zu 5 Prozent der dort vorhandenen öffentlichen Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge reserviert werden. Wird davon Gebrauch gemacht, ist die Regelung in das kommunale Stellplatzkonzept aufzunehmen, sofern ein solches vorhanden ist. Ist innerhalb des Bereiches kein Carsharing-Angebot vorhanden, kann von einer Reservierung abgesehen werden.

Parkgebühren
Das CsgG berechtigt zur Ermäßigung von Parkgebühren oder zur Befreiung von der Gebührenpflicht für Carsharing-Fahrzeuge gegenüber den allgemein geltenden Gebührensätzen im bewirtschafteten Straßenraum (§ 3 CsgG). Diese Möglichkeiten sind nun auch in der StVO verankert. Zur Kennzeichnung der entsprechenden Bereiche gibt es zwei Optionen: Entweder wird das Verkehrszeichen für „Carsharing frei" (ZZ 1024-21) angebracht oder der Parkscheinautomat mit einem entsprechenden Aufkleber versehen.

Im Rahmen des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) kann E-Carsharing attraktiver gestaltet werden. So lassen sich allgemeine Stellflächen für E-Fahrzeuge reservieren, Parkgebühren ermäßigen oder befreien. Darüber hinaus können Verkehrsbehörden E-Fahrzeuge von Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrtverboten befreien.

Zusätzliche Ausstattung
Die Kommune kann dem Carsharing-Anbieter im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis nach § 16a Absatz 7 Satz 1 StrG gestatten, die Stellplätze durch geeignete bauliche Vorrichtungen gegenüber Nichtbevorrechtigten abzusperren. Damit kann sichergestellt werden, dass Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer die Fahrzeuge bei Abholung an den

69 In allen Fällen gilt die Parkerlaubnis nur, wenn der Carsharing-Ausweis gut lesbar im Fahrzeug ausgelegt oder angebracht wird.

Abb. 45: Carsharing-Station mit Fahrradbügeln in Stuttgart (Foto: KEA-BW)

Stellplätzen vorfinden und diese auch bei der Rückgabe der Carsharing-Fahrzeuge frei sind. Bauliche Vorrichtungen können beispielsweise klappbare Sperrbügel oder versenkbare Poller sein. Der Carsharing-Anbieter muss die Anbringung durch ein geeignetes Fachunternehmen ausführen lassen. Eine Einzelprüfung der jeweiligen Situation vor Ort sollte erfolgen.

Die Einrichtung von Carsharing-Stationen sollte nach Möglichkeit mit straßenbaulichen Umgestaltungsmaßnahmen kombiniert werden, nicht nur um Falschparken einzudämmen, sondern auch um beispielsweise das Überqueren von Straßen für Fußgängerinnen und Fußgänger zu erleichtern oder mehr Fahrradabstellanlagen für Radfahrerinnen und Radfahrer zu errichten.

Zusätzlich kann das Symbolbild als Bodenmarkierung auf der Parkfläche (Abbildung 46) aufgebracht werden. Insbesondere an Orten mit hohem Parkdruck oder an Orten, an denen eine hohe Anzahl von Falschparkern zu erwarten ist, soll davon Gebrauch gemacht werden.

Zu dem sollte jede Carsharing-Station nach Möglichkeit mit einer sicheren Fahrradabstellmöglichkeit verbunden werden. Dabei sind die Anforderungen des B&R-Leitfadens des Landes zu beachten.[70]

Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Carsharing-Fahrzeuge

Fahrzeuge ohne fossile, CO_2 emittierende Treibstoffe sind ein unverzichtbarer Bestandteil eines nachhaltigen Verkehrssystems. Der Ausbau des Carsharing-Angebotes ist auch eine Chance, den Anteil an E-Fahrzeugen in der Kommune zu erhöhen. Damit E-Carsharing-Fahrzeuge tatsächlich klimaneutral fahren, ist es erforderlich, dass sie ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien betrieben werden.

70 aktivmobil (o.J.)

Abb. 46: E-Carsharing-Station mit Bodenmarkierung in Stuttgart (Foto: KEA-BW/Jan Potente)

Soll E-Carsharing angeboten werden, ist die notwendige Ladeinfrastruktur herzustellen. Handelt es sich um ein stationsbasiertes Angebot, sollte gewährleistetet werden, dass für jedes Carsharing-Fahrzeug ein Ladepunkt zur Verfügung steht. Zur Entlastung des Carsharing-Anbieters ist die Kooperation mit dem örtlichen Energieanbieter sinnvoll, welcher die Herstellung und Instandhaltung der Ladesäulen übernimmt. Kleinere Kommunen im ländlichen Raum sollten zudem die Möglichkeit prüfen, die Finanzierung der Ladeinfrastruktur zu übernehmen, um die Carsharing-Anbieter zu entlasten und attraktive Rahmenbedingungen zu schaffen. In jedem Fall ist eine Prüfung im Sinne des Beihilferechts erforderlich. Insgesamt sollte der generelle Ausbau der Ladeinfrastruktur im Fokus stehen, um auch öffentliche Ladepunkte herzustellen.

Ist die notwendige Ladeinfrastruktur hergestellt und für die E-Fahrzeuge gesorgt, muss eine Strategie für das Lademanagement im Carsharing-Betrieb entwickelt werden.

Carsharing-Anbieter stehen vor der Herausforderung, ihre E-Fahrzeuge mit einer für die Nutzung ausreichenden Ladekapazität zur Verfügung zu stellen. Das Lademanagement kann dabei zwischen zwei Extremen variieren: Durch einen zusätzlichen zeitlichen Puffer zwischen jeder einzelnen Buchung wird das Aufladen des Akkus und die maximale Reichweite für jede einzelne Fahrt gewährleistet. In dieser Zeit kann das Fahrzeug jedoch nicht für die weitere Nutzung bereitgestellt werden, was zu wirtschaftlichen Beeinträchtigungen führen kann. Das andere Extrem ist, dass jede einzelne Buchung ohne einen fest eingeplanten Ladezeitpuffer angenommen wird. In diesem Fall kann allerdings nicht garantiert werden, dass die Ladekapazität ausreichend ist. Dies verlangt den Nutzerinnen und Nutzern viel Flexibilität ab, geplante Fahrten können wegen des geringen Ladestandes im äußersten Fall nicht angetreten werden.[71]

Eine gute Lösung stellt das Lademanagement des Carsharing-Anbieters cambio dar: Die Nutzerinnen und Nutzer müssen bei der Buchung eines E-Fahrzeuges die geschätzte Strecke angeben. Das System überführt die Angabe in eine Berechnung, in die auch Erfahrungswerte hinsichtlich der Reichweite des E-Fahrzeuges bei schlechten Witterungsbedingen und eine zusätzliche Pufferkapazität einfließen. So kann Cambio die gebuchte Reichweite garantieren.[72]

71 bcs (2018c)
72 bcs (2018c)

5. Ergänzende Strategien zur Förderung von Carsharing

05

Neben den in Kapitel 3 dargestellten Ansatzpunkten zum Ausbau ist es entscheidend, die Sichtbarkeit und Bekanntheit des Carsharing-Angebots durch Marketing und Kommunikation zu erhöhen und Menschen zu motivieren, Carsharing zu nutzen.

5.1 Mehr Sichtbarkeit durch ein Gestaltungskonzept

Eine ansprechende und einheitliche Gestaltung erhöht Sichtbarkeit und Wiedererkennung und schafft eine visuelle Klammer zwischen zusammengehörenden Mobilitätsangeboten. Dabei sollten alle Angebote des Umweltverbundes berücksichtigt werden. Zwei gute Beispiele aus Baden-Württemberg stellen wir exemplarisch vor.

In **Offenburg** wurde 2013 die Marke EinfachMobil kreiert. Sie umfasst Carsharing, ein Mietradsystem, den ÖPNV und ein Pendlerportal. Alle E-Carsharing-Fahrzeuge, Lastenräder, Mietfahrräder und -pedelecs, sowie die dazugehörigen Mobilitätsstationen tragen ein einheitliches Design. Seit 2023 werden in elf weiteren Ortenauer Städten und Gemeinden Mobilitätsstationen im EinfachMobil-Design errichtet. Insgesamt gibt es bereits mehr als 80 Standorte. Die Buchung der Mobilitätsangebote ist über die Apps der Mobilitätsdienstleister und teilweise über die App OrtenauMobil möglich. Weitere Informationen auf www.einfach-mobil-ortenau.de.[73]

Auch die Stadt **Leinfelden-Echterdingen** hat einen Gestaltungswettbewerb für Logo und Konzept ihrer Mobilstationen (hier Mobilitätspunkte genannt) durchgeführt. Das m..-Logo markiert im ganzen Stadtgebiet durch unterschiedliche Farbgebung die Mobilitätsangebote: Grün steht für ÖPNV, Blau für Radangebote, Petrol für den motorisierten Indiidualverkehr und Gelb für Servicepunkte (z. B. Regiomat, Paketstation) (Abbildung 48). Das Mobilitätsangebot einer Mobilstation wird jeweils über eine farbige Stele kommuniziert. So ist bereits von weitem erkennbar, welche Mobilitätsangebote dort zu finden sind. Stand März 2025 waren sieben Mobilstationen im Stadtgebiet eingerichtet.

Abb. 47: Mobilstation im Ortenaukreis von EinfachMobil
(Foto: endura kommunal GmbH/Heinrich Althausen)

73 Stein, T. & Bauer U. (2019), Stadt Offenburg (o. J. b), EinfachMobil (o.J.),

Link zu den Design-Vorlagen

Förderung durchs Land

Das Land Baden-Württemberg unterstützt den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Mobilstationen durch eine Förderung in Höhe von bis zu 75 Prozent im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG). Zudem stellt es ein einheitliches Landesdesigns für Mobilstationen bereit. Die Infostelen und Module können je nach geplanter Ausstattung der Station individuell miteinander kombiniert werden. Das Ziel: Mobilstationen und ihr jeweiliges Angebot sind in ganz Baden-Württemberg wiedererkennbar und erleichtern die Orientierung. Zentrales Element einer Mobilstation ist dabei die Kennzeichnung durch eine Infostele oder ein Hinweisschild.

Stand April 2025, wird ein Rahmenvertrag mit einem Hersteller von Mobilstationsmodulen ausgearbeitet, um die Beschaffung für Kommunen möglichst einfach, günstig und ohne Ausschreibung zu ermöglichen. Abbildung 49 zeigt eine erste Visualisierung der geplanten Elemente. Der spätere Modulkatalog wird voraussichtlich leicht von dieser Darstellung abweichen.

Abb. 48: Gestaltungskonzept in Leinfelden-Echterdingen (Fotos: Leinfelden-Echterdingen/Marcus Gloger)

Abb. 49: Mobilstations-Module

(Grafik: Corporate Design-Manual 4-2 Mobilstationen / Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stand April 2025)

5.2 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Wichtige Bausteine für den Erfolg von Carsharing sind die öffentliche Wahrnehmung und das positive Image. Durch Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation können Kommunen aktiv dazu beitragen, dass Bürgerinnen und Bürger auf die Angebote aufmerksam werden - über eigene Kanäle und in Kooperation mit den Carsharing-Anbietern.

Kommunen können neben dem Einstellen der Information auf der kommunalen Internetseite oder in den Sozialen Medien auch beispielsweise mit Postwurfsendungen oder Presseterminen über neue Angebote informieren. Wichtige Angaben zu Anbietern, Konditionen und Standorten des Carsharings lassen sich auch über das Schalten von Anzeigen, Flyern oder Plakaten streuen.

Neben der Kommunikation dieser angebotsspezifischen Informationen kann zusätzlich für die Nutzung von Carsharing geworben werden. Die Vorteile des Carsharings können aufgezeigt werden und durch eine Verlinkung zum entsprechenden Anbieter kann direkt über die Ausleih-, Reserviervorgänge und bei E-Carsharing über den Ladevorgang aufgeklärt werden.

Neubürgermarketing

Wenn Menschen umziehen, sind sie zugänglicher dafür, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken. Viele Kommunen in Baden-Württemberg nutzen darum Neubürgermarketing und informieren Zugezogene über lokale Mobilitätsangebote und sensibilisieren für die Möglichkeiten am neuen Wohnort. Durch diese Informationen und eine aktive Beratung kann den Neubürgerinnen und Neubürgern ein Einstieg in die nachhaltige und multimodale Mobilität geboten werden. Die Informationsmappen können beispielsweise Flyer zum Carsharing-Angebot sowie Vergünstigungen für dessen Nutzung beinhalten. Ein Beispiel: das *Stadt-Start-Paket* der Stadt Freiburg und der Freiburger Verkehrs AG. Bei einer Anmeldung des Wohnsitzes in Freiburg werden Gutscheine rund um klimafreundliche Mobilität ausgegeben.

Abb. 50: Einfach umziehen mit Carsharing (Foto: stadtmobil CarSharing GmbH & Co. KG/Daniel Foltin)

Carsharing für Fahranfängerinnen und Fahranfänger

Eine weitere Möglichkeit, Carsharing bekannter zu machen, ist die gezielte Ansprache von Menschen, die gerade ihren Führerschein erworben haben. Im Fokus liegt dabei, das Bewusstsein für vorhandene Carsharing-Angebote zu schaffen, bevor ein privates Fahrzeug angeschafft wird.

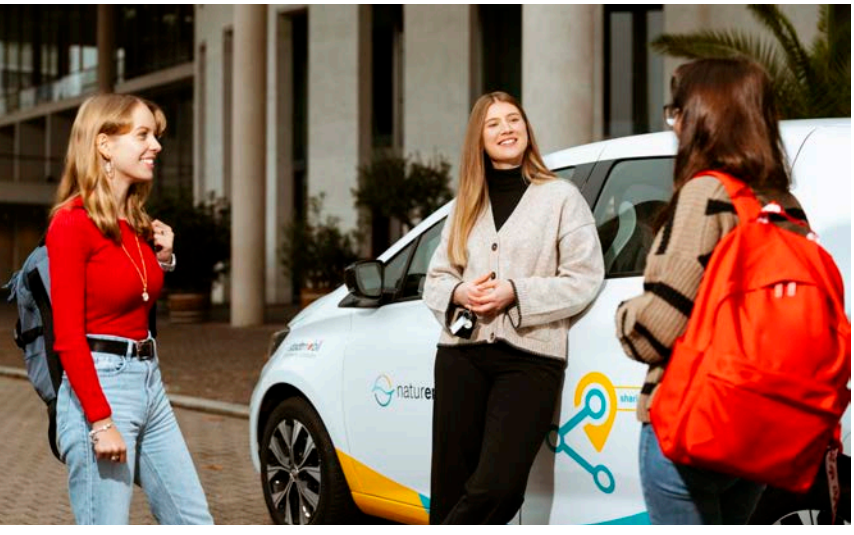


Abb. 51: Teilen verbindet (Foto: naturenergie Sharing GmbH)

Die Stadt Tübingen bietet seit April 2024 Fahranfängerinnen und Fahranfängern die Chance, Carsharing auszuprobieren. Wer gerade seinen Führerschein erworben hat, kann bei der Stadt einfach per E-Mail einen Gutschein über ein Fahrtguthaben von 25 € anfordern. Wer innerhalb von drei Monaten 50 € verfährt, kann sich einen zusätzlichen 25 €-Einkaufsgutschein für ausgewählte Tübinger Geschäfte und Dienstleister sichern. Um auf das Angebot in Kooperation mit teilAuto Neckar-Alb eG und COONO aufmerksam zu machen, werden Flyer und Plakate direkt in den Fahrschulen verteilt.[74]

Lokale Aufmerksamkeit

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat zwischen Dezember 2024 und März 2025 im Rahmen der Kampagne „Stuttgart steigt um“ eine Marketingaktion durchgeführt, um das Carsharing-Angebot in der Stadt bekannter zu machen. Im Fokus: E-Carsharing-Stationen. Neben einer großen Postwurfsendung an Haushalte wurde im Rahmen einer „Schnit-

74 Stadt Tübingen (2024)

Abb. 52: Werbematerial zur Carsharing-Schnitzeljagd
(Foto: Stadt Stuttgart, Abteilung Mobilität)

zeljagd“ das Carsharing-Angebot spielerisch beworben. Der zu gewinnende Gutschein im Wert von 100 € konnte sowohl von bestehenden als auch neuen Nutzerinnen und Nutzern eingelöst werden. Über einen Zeitraum von zwei Wochen wurden Carsharing-Gutscheine von lokalen Anbietern in verschiedenen Stadtteilen an Carsharing-Fahrzeugen versteckt. Bodenaufkleber an mehreren Carsharing-Stationen erhöhten deren Sichtbarkeit. Die Kampagne wurde hauptsächlich über die sozialen Medien kommuniziert und beworben, um insbesondere die Bevölkerung in ausgewählten Stadtbezirken zu erreichen. Eine zweite Aktion über Social-Media zielte anschließend auf die Ansprache von jungen Erwachsenen zwischen 21 und 25 Jahre ab.[75]

5.3 Nutzung von Mobilitätsdaten

Anonyme Auskunftsdaten über Sharing-Angebote, -Fahrzeuge, -Standorte und -Tarife bilden zusammen mit ÖPNV-Fahrplänen, Daten zu Parkraum, Radinfrastruktur und anderen Mobilitätsangeboten die Grundlage für verkehrsträgerübergreifende Informationen. Die offene Bereitstellung dieser Daten ermöglicht es, die Angebote in Auskunfts-Apps und Bürgerinformationssystemen zu integrieren und so den Nutzerkreis zu erweitern. Wichtig für den Erfolg von Sharing-Angeboten ist es, dass Informationen zu deren Verfügbarkeit auch außerhalb ihrer Kernanwendungen digital verfügbar sind.

Mit MobiData BW® betreibt die Landestochter NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH ein landesweites Daten- und Serviceportal für Mobilitätsdaten. MobiData BW® sammelt die Standort- und Verfügbarkeitsdaten aller Sharing-Angebote, wandelt diese in den internationalen Datenstandard GBFS um und bietet sie über maschinenlesbare Daten- und Visualisierungsschnittstellen als Open Data an. Die Sharing-Angebote werden so über die elektronische Fahrplanauskunft EFA-BW und viele weitere Auskunftsplattformen sichtbar.

MobiData-BW

Es sind bereits 7.000 Fahrzeuge an 4.000 Stationen abgebildet.

Um die Daten nutzbar zu machen, sollten Kommunen mit den Anbietern vor Ort vertragliche Vereinbarungen zur offenen Datenbereitstellung treffen, z.B. im Rahmen der Sondernutzung von Parkflächen. Mit vielen

75 Landeshauptstadt Stuttgart (2024), stadtmobil Stuttgart (2024)

Carsharing-Anbietern hat MobiData BW® bereits entsprechende Vereinbarungen getroffen und unterstützt Kommunen gerne bei der Anbindung neuer Anbieter.

Anbieter von Car-, Bike- und E-Scooter-Sharing sind laut der europäischen IVS-Richtlinie (EU 2023/2661) und der Verordnung 2024/490 verpflichtet, Daten zu Standorten und Fahrzeugen am Nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten, der Mobilithek, bereitzustellen. Mit der Bündelung auf MobiData BW® erfüllen Anbieter und Kommunen diese Pflicht automatisch, da MobiData BW® seine Daten auch an die Mobilithek weiterleitet.

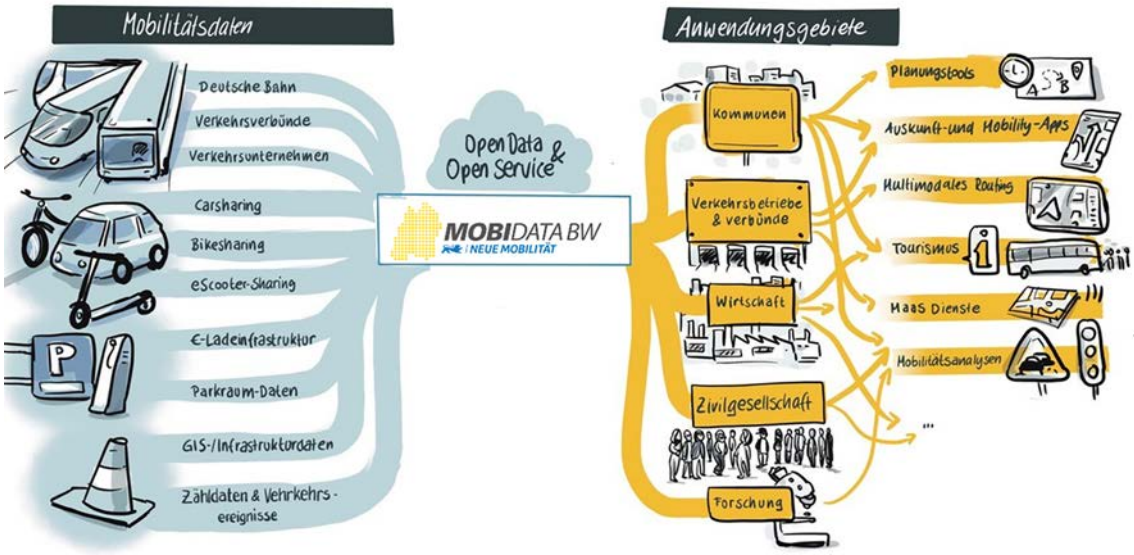


Abb. 53: MobiData BW® bündelt die Daten aller Verkehrsträger und Mobilitätsangebote und stellt diese unter einheitlichen Datenlizenzen für vielfältige Anwendungen bereit (Grafik: MobiData BW®)

Landesmobilitätsgesetz und MobiData BW

Das Landesmobilitätsgesetz widmet der Digitalisierung und Mobilitätsdaten einen eigenen Abschnitt. Dieser schreibt fest, dass das Land Baden-Württemberg die landesweite Mobilitätsdaten-Plattform MobiData BW® dauerhaft betreibt und damit die offene und kostenlose Bereitstellung von Daten zu allen Mobilitätsangeboten im Land ermöglicht.

MobiData BW® dient damit in Baden-Württemberg einerseits allen Anbietern von Mobilität als gesetzlich verankerter Support bei der Erfüllung von Datenbereitstellungspflichten nach EU-Recht. Andererseits bekommt auch die Mission der Plattform Gesetzesrang: Sie führt Mobilitätsdaten aus unterschiedlichen Quellen und Formaten in einheitliche Strukturen und Datenbündel zusammen und erleichtert somit die Nutzung für digitale Anwendungen der öffentlichen Hand und Mobilitätswirtschaft.

Abb. 54: KVV.regiomove (Foto: KVV/Paul Gärtner)

5.4 Mobility as a Service (MaaS)

Um multimodales und intermodales Verhalten zu fördern, braucht es im Idealfall ein digitales Angebot aus einer Hand. Dieses Konzept wird als Mobility as a Service (MaaS) verstanden. Dabei werden verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsdienste auf einer Plattform bzw. in einer App zusammengeführt. Die Nutzung verschiedener Mobilitätsformen und deren Kombinationsmöglichkeiten in einer Wegekette (vgl. Infokasten, Kapitel 3.3) werden dem Nutzer so zugänglich gemacht. Für eine Route werden gegebenenfalls auch intermodale Wege angezeigt, die über eine Plattform gebucht und bezahlt werden können.

Der Karlsruher Verkehrsverbund verbindet mit der App KVV.regiomove eine solche MaaS-Plattform an und ist damit einen wichtigen Schritt in Richtung Mobilitätswende gegangen. Die App verbindet öffentliche und private Mobilitätsanbieter. Zudem bietet die App den Vorteil, dass ein einziges Konto für Routenplanung, Buchung und Bezahlung ausreicht. Somit ist für die Buchung einer intermodalen Verbindung ein Wechsel zwischen den einzelnen Nutzerkonten der Anbieter oder Neuanmeldungen nicht mehr notwendig. Eine Besonderheit: Für die gesuchte Route wird der geschätzte CO_2-Ausstoß für das jeweils gewählte Verkehrsmittel angezeigt.[76]

Im Landkreis Ortenau kann mit der Mobilitätsapp Ortenau Mobil die kombinierte Fahrt mit dem Bus, Bahn, Bike- und Carsharing gebucht werden. Den Nutzerinnen und Nutzern werden für ihre Route alternative Mobilitätsformen angezeigt. Zudem kann die App auch im Karlsruher Verkehrsverbund zur Routenplanung und Buchung genutzt werden. Geplant sind Weiterentwicklung, z. B. eine Pendlerplattform, die Integration von touristischen Angeboten und die Erweiterung des Fahrkartenangebots auf Zeitkarten.[77]

76 KVV (2020)
77 Ortenaukreis (2024), Ortenau Mobil (o.J.)

Anhang

Liste der Carsharing-Anbieter in Baden-Württemberg[78] in alphabetischer Reihenfolge

Nr	Anbieter	Webseite
1	Autohaus Hertlein GmbH	https://www.hertlein.me/
2	Autohaus Schmid Waldkirch GmbH, Grüne Flotte	https://gruene-flotte.com/carsharing/
3	Autohaus Sirch GmbH	https://www.autohaus-sirch.de/carsharing/
4	Auto-Teilen-Arlen / Andreas Gerlach	http://auto-teilen-arlen.de/
5	Blue Village FRANKLIN Mobil GmbH	https://www.franklin-mobil.de/
6	BodenseeMobil e. V.	
7	BürgerEnergieGenossenschaft eG Kraichgau	https://beg-kraichgau.de/buergermobil/
8	CarSharing Kaiserstuhl Tuniberg e. V.	https://carsharing-kaiserstuhl-tuniberg.de/
9	CarSharing Schloß Tempelhof eG	https://www.schloss-tempelhof.de/mehr/tempelhof-regional/angebote/carsharing/
10	Car-Ship / Gisela Gloger	https://www.car-ship.jetzt/
11	Colectivo! Carsharing e. V.	https://colectivo-carsharing.de/
12	confitech Dienstleistungs GmbH	https://conficars.de/
13	deer GmbH	https://www.deer-mobility.de/
14	Deutsche Bahn Connect GmbH, flinkster	https://www.flinkster.de
15	Die Stromer e. V. / eCar-Sharing in Orendelsall	https://www.diestromer.net/
16	eFüßle e. V.	http://efüssle.de/
17	Ford CarSharing	https://www.ford-carsharing.de/
18	Free2move I Share NOW	https://www.share-now.com/de
19	Joh. Vögele KG Lauffen	https://upfahrt.com/
20	Lauda Dr. R. Wobser GmbH & Co. KG	https://www.lauda.de/de/lauda-carsharing
21	mikar GmbH & Co.KG	https://mikar.de/
22	MILES Mobility GmbH	https://miles-mobility.com/de
23	MINT Live Solutions Michel Hammer GbR	https://www.go-mint.com/
24	Mobile Baar e. V.	https://www.stadtmobil-suedbaden.de/partnerorganisation-donaueschingen-mobile-baar/
25	naturenergie sharing GmbH	https://www.naturenergie-sharing.de/

78 Bundesverband CarSharing, Stand: Januar 2025. Die Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

26	Oberschwaben Mobil e. V.	https://die-autonative.de/
27	Ökologie und Mobilität Wendlingen e. V.	https://carsharing-wendlingen.de/
28	ÖKO-MOBIL Furtwangen e. V.	https://carsharing-furtwangen.de/
29	Ökostadt e. V. Konstanz	
30	Ökostadt Renningen e. V.	https://carsharing-renningen.de/
31	Regio.Mobil Deutschland GmbH	https://www.regiomobil.net/
32	stadtmobil Karlsruhe	https://karlsruhe.stadtmobil.de
33	stadtmobil Rhein-Neckar	https://rhein-neckar.stadtmobil.de
34	stadtmobil Stuttgart	https://stuttgart.stadtmobil.de
35	Stadtwerk am See, eCarsharing Frizz	https://www.stadtwerk-am-see.de/frizz
36	Stadtwerk Tauberfranken	https://stadtwerk-tauberfranken.de/elektromobilitaet/e-carsharing/
37	Stadtwerke Radolfzell	https://www.stadtwerke-radolfzell.de/mobilitaet/e-carsharing/
38	Stadtwerke Schwäbisch Gmünd	https://www.stwgd.de/privatkunden/mobilitaet/e-carsharing.html
39	Stadtwerke Tübingen (COONO)	https://www.coono-sharing.de
40	Stadtwerke Villingen-Schwenningen, flotti	https://www.svs-energie.de/privat-geschaeftskunden/energiedienstleistungen/flotti/
41	SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm, swu2go	https://www.swu.de/privatkunden/produkte-leistungen/mobilitaet/swu2go
42	Szabo GmbH	https://www.szabo.de/carsharing
43	Taubermobil Carsharing e. V.	https://www.taubermobil.de/
44	teilAuto Biberach e. V.	https://www.teilauto-biberach.de/
45	teilAuto e. V. Schwäbisch Hall	https://www.teilauto-hall.de/
46	teilAuto Mössingen e. K.	https://www.teilautomoessingen.de/
47	teilAuto Neckar-Alb eG	https://www.teilauto-neckar-alb.de/
48	Teilmobil CarSharing GmbH	
49	Überall GmbH	https://www.einfach-unterwegs.eu/
50	Verkehrsgesellschaft Main-Tauber	https://www.vgmt.de/sharing/
51	WeilerWärme eG	https://weilerwaerme.de/carsharing-mit-elektrofahrzeugen/
52	ZEAG Energie AG	https://www.zeag-energie.de/
53	ZEO Carsharing	https://www.zeo-carsharing.de/

Quellen

ADAC (2025): Durchschnittliche Reichweite der E-Autos im ADAC Ecotest, abgerufen unter: https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/elektro-auto/stromverbrauch-elektroautos-adac-test/, letzter Zugriff 28.04.2025

Agora Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert.
Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen

Aktivmobil (o.J.): abgerufen unter https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/bike-ride-leitfaden-erschienen/vom/4/12/2019, letzter Zugriff 28.04.2025

bcs (2016): Bundesverband Carsharing e. V.. (2016): Neue bcs-Studie: Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet

bcs (2018a): Bundesverband Carsharing e. V. (2018): 30 Jahre CarSharing in Deutschland

bcs (2018b): Bundesverband Carsharing e. V. (2018): Fact sheet – Entlastungswirkung verschiedener CarSharing-Varianten

bcs (2018c): Bundesverband Carsharing e. V. (2018): Fact sheet – Elektrofahrzeuge in CarSharing-Flotten – Chancen realisieren, Herausforderungen meistern

bcs (2018d): Bundesverband Carsharing e. V. (2018): Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote, Willi Loose

bcs (2024a): Bundesverband Carsharing e. V. (2024): Evaluationsstandard „Verkehrs-entlastende Wirkung von Carsharing messen", V1.2

bcs (2024b): Bundesverband Carsharing e. V. (2024): Datenblatt Carsharing-Städte-ranking 2024

bcs (2025a): Bundesverband Carsharing e. V (2025): Carsharing-Statistik, abgerufen unter: https://www.carsharing.de/carsharing-statistik, letzter Zugriff 28.04.2025

bcs (2025b): Bundesverband Carsharing e. V (2025): Datenblatt Carsharing-Statistik 1997-2025

bcs (2025c): Bundesverband Carsharing e. V (2025): Carsharing-Orte in BW, Stichtag 01.01.2025, nicht öffentlich zugänglich

bcs (2025d): Bundesverband Carsharing e. V (2025): Liste der Carsharing-Anbieter in Kommunen in Baden-Württemberg, Bundesverband Carsharing e. V., Stand: 1. Januar 2025

bcs (o.J.): Bundesverband Carsharing o.J.: Fact Sheet –Verkehrsentlastung durch Carsharing

BDEW (2023): Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), BDEW-Elektromobilitätsmonitor 03/2023, November 2023

Bundesnetzagentur (2025): Bundesnetzagentur, Übersicht Ladeinfrastruktur (LIS) in Zahlen, abgerufen unter: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/start.html, zuletzt aufgerufen am 28.04.2025

Bundesministerium der Justiz (o.J.): Hinweis: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG), abgerufen unter: https://www.gesetze-im-internet.de/csgg/BJNR223000017.html, letzter Zugriff 28.04.2025

Bwegt (o.J.): Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Die Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg, abgerufen unter: https://www.bwegt.de/ueber-bwegt/partner/verkehrsverbuende, letzter Zugriff 28.04.2025

DAT (2025): Deutscher Automobil Treuhand (DAT) GmbH (2025): Kurzbericht, DAT Report 2025 - Betrachtung des Autojahres 2024

Deer (2025): Deer GmbH, persönliche Korrespondenz, 1.04.2025

einfachMobil (o.J.): abgerufen unter: https://www.einfach-mobil-ortenau.de/, zuletzt aufgerufen am 28.04.2025 und persönliche Korrespondenz mit endura kommunal GmbH, 27.03.2025

Free2move (o.J.): abgerufen unter: https://www.free2move.com/de/de/car-sharing/stuttgart/, letzter Zugriff 28.04.2025

Gehl (2014): Brandeins – Harald Willenbrock, 2014: Die Menschen in Bewegung setzen

Grüne Flotte (2025): abgerufen unter: https://gruene-flotte.com/, letzter Zugriff 28.04.2025

ICCT (2023): International Council on Clean Transportation (ICCT) 2023, Getting real: Your EV`s real-world range and emerging best practices, 11.05.2023, abgerufen unter: https://theicct.org/evs-china-getting-real-range-may23/, letzter Zugriff 28.04.2025

ifeu (2020): Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (2020), Claudia Kämper, Hinrich Helms und Kirsten Biemann: Wie klimafreundlich sind Elektroautos? Update Bilanz 2020

Infas (2025): infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMDV)

INOVAPLAN (2023): INOVAPLAN GmbH (2023), Potenzialanalyse – Kostenrechner, Kostenvergleich Carsharing – privater Pkw (Excel-Datei), abgerufen unter: https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/uebersicht-carsharing, letzter Zugriff 28.04.2025

KEA-BW (2024): Klimaenergie Agentur Baden-Württemberg (2024): Faktencheck E-Mobilität – Was das Elektroauto tatsächlich bringt

Klärle (2020): Klärle GmbH (2020): Die Idee. Lokal. Sozial. Klimafreundlich., abgerufen unter: https://smartekarre.de/ueber-smarte-karre/idee, letzter Zugriff 28.4.2025

Konstanz (2022): Örtliche Bauvorschriften Stadt Konstanz, Stellplatzsatzung (2022)

Kommunale Handlungsmöglichkeiten (2020): Dr. Volker Kienzlen, Maria Franke, Dr. Martin Sawillion - KEA-BW; Prof. Dr. Jan Riel, Hochschule Karlsruhe – Institut für Verkehr und Infrastruktur; Dr. Martin Kagerbauer, Karlsruher Institut für Technologie (KIT) – IfV; Udo Lambrecht, ifeu Heidelberg; Ruth Blanck, Öko-Institut; Günter Rasch, Dr. Martin Schiefelbusch, NVBW: Kommunale Handlungsmöglichkeiten für nachhaltigere Mobilität – Positionspapier –.

KVV (2020): Karlsruher Verkehrsverbund, 2020): Suchen, buchen und bezahlen: Neue KVV-App „regiomove" ist ab jetzt verfügbar, abgerufen unter: https://www.kvv.de/mobilitaet/regiomove.html, letzter Zugriff 28.4.2025

Landeshauptstadt Stuttgart (2020): Ausschreibung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum

Landeshauptstadt Stuttgart (2024): Carsharing, abrufbar unter: https://www.stuttgart.de/carsharing, letzter Zugriff 28.4.2025 und persönliche Korrespondenz mit der Landeshauptstadt Stuttgart

Landeshauptstadt Stuttgart (2025): EU-Förderung von Carsharing in fünf Wohnprojekten, abgerufen unter: https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/eu-foerderung-steer-nwe/, letzter Zugriff 28.4.2025

Merkur tz (2022): Merkur tz, Elektroauto: Wie viel Strom und Reichweite Radio, Heizung und Licht kosten, abgerufen unter: https://www.tz.de/auto/elektroauto-strom-kosten-radio-heizung-licht-energie-kwh-reichweite-sitzheizung-zr-91814598.html, zuletzt aufgerufen am 28.04.2025

Ministerium für Ländlichen Raum (2015): Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (2015): Modellprojekte Elektromobilität ländlicher Raum. Erfahrungen und Ergebnisse

MobiData (2025): MobiData BW: https://www.mobidata-bw.de/dataset/carsharing, Datensatz heruntergeladen am 19.3.2025

Ortenaukreis (2024): Pressemitteilung 365 Tage Ortenau Mobil: Ortenaukreis stellt neue Funktionen der App vor, abgerufen unter: https://www.ortenaukreis.de/Kurzmen%C3%BC/365-Tage-Ortenau-Mobil-Ortenaukreis-stellt-neue-Funktionen-der-App-vor.php?object=tx,3406.5.1&ModID=7&FID=3406.17527.1&NavID=3406.7, letzter Zugriff 28.4.2025

Ortenau Mobil (o.J.): abgerufen unter: https://www.ortenaukreis.de/ortenau-mobil, letzter Zugriff 28.04.2025

RENN.Süd (o.J.): Pfalzgrafenweiler. Carsharing WeilerMobil, abgerufen unter: https://weilerwaerme.de/weiler-mobil/, letzter Zugriff 28.04.2025

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen (2015): Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) am 05.02.2015. Umsetzung des Car-Sharing Aktionsplans, abgerufen unter: https://bau.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/mobil-punkte-und-carsharing-31612, letzter Zugriff 28.4.2025

SHARE NOW (o.J.): abgerufen unter: https://www.share-now.com/de/de/history/, letzter Zugriff 28.04.2025

Stadt Freiburg (2019): abgerufen unter: https://www.freiburg.de/pb/502977.html, letzter Zugriff 28.04.2025

Stadt Freiburg (o.J.): Dr. Schick, P., Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 27.07.2021 und 26.10.2021, persönliche Kommunikation Stadt Friedrichshafen (o.J.): persönliche Korrespondenz, 03.04.2025

Stadt Ludwigsburg (2021): Öffentliche Ausschreibung von Carsharing-Stellplätzen in Ludwigsburg

Stadt Offenburg (o.J. a): Kassel, M., Stadt Offenburg, Stabsstelle Mobilität der Zukunft, 29.06.2021, persönliche Kommunikation

Stadt Offenburg (o.J. b): abgerufen unter: https://www.offenburg-klimaschutz.de/projekte/mobilitaetsstationen.html, letzter Zugriff 28.4.2025

Stadt Reutlingen (2021): Aktuelles. Klimaschonend unterwegs: Carsharing im Blue Village.
abgerufen unter: https://www.reutlingen.de/de/Rathaus/Aktuelles/Nachricht?view=publish&item=article&id=16238, letzter Zugriff 28.04.2025

Stadt Tübingen (2017a): Örtliche Bauvorschrift über die Einschränkung der Stellplatzverpflichtung für Gebäude mit mindestens 1 Wohnung (Kfz-Stellplatzsatzung)

Stadt Tübingen (2017b): Satzung über die Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen vom 6. November 1995 in der Fassung vom 25. Juli 2017

Stadt Tübingen (2024): abgerufen unter: https://www.tuebingen.de/tuebingen-macht-blau/33135.html#/42169, letzter Zugriff 03.04.2025, persönliche Korrespondenz mit der Stadt Tübingen, 26.03.2025

Stadtmobil Karlsruhe (o.J.): Stadtmobil CarSharing GmbH & Co. KG, Partner und Kooperationen. abgerufen unter: https://karlsruhe.stadtmobil.de/stadtmobil/partner-kooperationen/, letzter Zugriff 28.04.2025

Stadtmobil Rhein-Neckar (o.J.): persönliche Korrespondenz mit Stadtmobil Rhein-Neckar AG, 17.03.2025

Stadtmobil Rhein-Ruhr (o.J.): abgerufen unter: https://rhein-ruhr.stadtmobil.de/stadtmobil/ueber-stadtmobil/, letzter Zugriff 28.04.2025

Stadtmobil Stuttgart (o.J.): Stadtmobil Carsharing AG, Partner und Kooperationen, abgerufen unter: https://stuttgart.stadtmobil.de/stadtmobil/partner-kooperationen/; letzter Zugriff 28.4.2025

Stadtmobil Stuttgart (2024): Adventskalender Carsharing Challenge, abgerufen unter: https://stuttgart.stadtmobil.de/gewinnspiel/, letzter Zugriff 28.04.2025

statistisches Landesamt (2024):
abrufbar unter: https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2024169#ft-nr-ref1, letzter Zugriff 04.04.2024

Stadtwerke Tauberfranken (2025): abgerufen unter: https://stadtwerk-tauberfranken.de/elektromobilitaet/ und persönliche Korrespondenz mit Stadtwerke Tauberfranken, 08.04.2025

Stein, Thomas & Bauer, Uta (2019): Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis. Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem BMU-Forschungsprojekt City2Share und weiteren kommunalen Praxisbeispielen. Berlin

team red (2018): Team red Deutschland GmbH (2018): Analyse der Auswirkungen des Car-sharing in Bremen

team red (2023): Team red Deutschland GmbH (2023): Carsharing in Baden-Württemberg – Teilbericht: Befragung von Carsharing-Nutzenden und der Gesamtbevölkerung

team red (2024): Team red Deutschland GmbH (2024): Endbericht „Carsharing in Baden-Württemberg", Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Umweltbundesamt (2021): Umweltzeichen Blauer Engel für Carsharing (DE-ZU 100)

VCD (2020): Verkehrsclub Deutschland e. V. (2020): Auto teilen statt besitzen, abgerufen unter: https://www.vcd.org/artikel/auto-teilen-statt-besitzen, letzter Zugriff 28.04.2025

VRN (o.J): Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Leitfaden Mobilstation, abgerufen unter: https://www.vrn.de/verbund/planung/leitfaeden/index.html, letzter Zugriff 28.04.2025

VVS (o.J): Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS), Das ist Polygo – Ihr Alleskönner, abgerufen unter: https://www.mypolygo.de/ueber-polygo, letzter Zugriff 28.04.2025

ZEO (2025): abgerufen unter: https://www.zeo-carsharing.de/, letzter Zugriff 27.03.2025 und persönliche Korrespondenz, Wirtschaftsförderung Bruchsal, 27.03.2025

Impressum

Herausgeberin
KEA Klimaschutz- und Energieagentur
Baden-Württemberg GmbH
Bereich Nachhaltige Mobilität

Rotebühlstraße 81
70178 Stuttgart
mobilitaet@kea-bw.de

Gestaltung & Layout
neues handeln AG

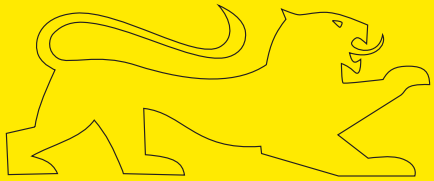
Lektorat
Die Regionauten

Druck
D.O.G. LOKAY GmbH & Co. KG
Papier aus 100% Recyclingfasern, Blauer Engel zertifiziert, EU-Ecolabel

Stand
Juli 2025

Bildnachweis
Titel: KEA-BW/Jan Potente

Weitere Grafiken und Tabellen
Eigene Darstellungen, siehe Bildunterschrift
© KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH



KEA Klimaschutz- und Energieagentur
Baden-Württemberg GmbH
Kaiserstraße 94a
76133 Karlsruhe

info@kea-bw.de
Tel.: (0721) 98471-0
Fax: (0721) 98471-20
www.kea-bw.de

KEA-BW
DIE LANDESENERGIEAGENTUR