


Carsharing: Geschäftsmodelle, Daten und Flächennutzung der zukünftigen Mobilität 2021/2022

 Empfehlungspapier der Arbeitsgruppe A
im Themenfeld 5

Inhaltsverzeichnis

Einführung	3
Grundsätzliches	4
Carsharing in der Stadt	5
Carsharing an der städtischen Peripherie, in kleinen Städten und im ländlichen Raum	6
Carsharing und Kooperationen	7
Carsharing und Daten	8
Carsharing und Ladeinfrastruktur	9
Ausblick	10
Weitere Informationen (Auswahl)	10
Teilnehmer*innen der AG	11
Impressum	12

Einführung

Klimaschonende, zukunftsfähige Mobilität in allen Regionen des Landes unter Beachtung der strukturellen Besonderheiten allen Menschen gleichermaßen zu ermöglichen, wird eine große Herausforderung für die kommenden Jahre. Neben einer Antriebswende ist dabei auch auf eine Mobilitätswende zu setzen. Es müssen insbesondere Rahmenbedingungen geschaffen werden, um Wege, die heute mit privaten Pkw und Dienstwagen zurückgelegt werden, auf Verkehrsmittel des Umweltverbands zu verlagern. Dazu ist es notwendig, einerseits möglichst flächendeckend Angebote für nachhaltige Mobilität zu schaffen (Pull-Maßnahmen) und andererseits Anreize zu setzen, Wege auch tatsächlich auf diese Verkehrsmittel zu verlagern (Push-Maßnahmen). Push-Maßnahmen sind beispielsweise eine realistischere Bepreisung des öffentlichen Parkraums oder die Schaffung autoarmer Stadtquartiere.

Carsharing als „Autobaustein“ des Umweltverbands ist aufseiten der Pull-Maßnahmen ein wichtiger Bestandteil eines klimaschonenden und flächeneffizienten multimodalen Mobilitätsangebots der Zukunft. In diesem Empfehlungspapier werden – basierend auf umfangreichen Diskussionen der AG A – die Handlungsfelder, die für die Stärkung, den deutlichen Ausbau und den Antriebswechsel der Carsharing-Angebote in Baden-Württemberg notwendig sind, dargestellt.

Zum Erreichen der Klimaschutzziele im Bereich Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg kann Carsharing einen wichtigen Beitrag leisten. Dafür müsste Carsharing aber eine verkehrlich relevante Größenordnung erreichen. Eine erste Abschätzung des Bundesverbands Carsharing lässt dies bei 50.000 Fahrzeugen in Baden-Württemberg erwarten. Um diese Zahl bis 2030 zu erreichen, müsste der Bestand an Carsharing-Fahrzeugen alle zwei Jahre verdoppelt werden. In normalen Jahren wachsen die Flotten der großen Carsharing-Betreiber in Baden-Württemberg jährlich aber höchstens um 10 Prozent, was deutlich macht, wie ambitioniert dieses Ziel ist.

Die Arbeitsgruppe „Carsharing“ des Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW im Themenfeld „Verkehrslösungen“ hat sich mit folgenden Fragen beschäftigt:

- 1. Mit welchen Geschäftsmodellen kann Carsharing groß und relevant werden?
- 2. Welche regulativen Rahmenbedingungen sind für Carsharing erforderlich?
- 3. Wie können Digitalisierung und Ladeinfrastruktur zu klimafreundlicherem Carsharing beitragen?

Aus den Impulsen und Diskussionen der Arbeitsgruppe von Oktober 2021 bis März 2022 lassen sich die folgenden Empfehlungen kondensieren.

Grundsätzliches

1. Carsharing leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende. Carsharing ist eine Alternative zum privaten Pkw, kann den Anteil an Pkw-Fahrten verringern und hat eine verkehrsentlastende Wirkung. Da Carsharing-Nutzende bei der individuellen Verkehrsmittelwahl selektiver vorgehen und im Vergleich zu Menschen mit privater Pkw-Verfügbarkeit nicht so oft das Auto nutzen, sorgt Carsharing auf diese Weise dafür, dass Pkw-Mobilität zwar verfügbar bleibt, den Verkehrsmittel-Mix jedoch nicht mehr so wie heute dominiert. Voraussetzung für diese Veränderung des Mobilitätsverhaltens ist ferner, dass ursprünglich mit dem Pkw zurückgelegte Wege auf den ÖPNV und/oder das Fahrrad verlagert werden. Carsharing reduziert darüber hinaus durch die geteilte Nutzung die Zahl der insgesamt benötigten Pkw. Dadurch sinkt der Parkraumbedarf und in den Städten werden Flächen frei, die für andere umweltfreundliche Verkehrsmittel sowie Grün- und Freiflächen genutzt werden können, was zu einer verbesserten Lebens- und Aufenthaltsqualität führen kann.
2. Zu fördern ist ein gesamtgesellschaftlicher Wandel im Mobilitätsverhalten, um die großflächige Etablierung von Carsharing-Angeboten zu erreichen. Andererseits kann wiederum die Bereitstellung eines breiten Angebots auch das Mobilitätsverhalten verändern. Carsharing ist nur ökologisch, wenn es von vielen Menschen anstelle eines eigenen Pkw genutzt wird.
3. Carsharing konkurriert mit anderen Nutzungsansprüchen der Mobilität an den öffentlichen Raum (z. B. Stellplätzen für private Pkw und Anwohnerparken, Ladeinfrastruktur, ÖPNV, Stellplätzen für Menschen mit Behinderung, Ladezonen und Logistikflächen, Fahrrad- und Gehwegen, Aufenthaltsflächen, Stadtgrün). Als Teil des Umweltverbunds übernimmt Carsharing eine wichtige Funktion der Daseinsvorsorge, weshalb Carsharing-Stationen und -Stellplätze als gemeinschaftliche Infrastruktur systematisch gestärkt werden sollten.
4. Stationsbasiertes Carsharing führt besonders häufig zur Abschaffung privater Pkw in den teilnehmenden Haushalten. Ein möglichst flächendeckendes Angebot von stationsbasierten Carsharing-Fahrzeugen schafft für die Nutzenden eine verlässliche und preislich attraktive Alternative zum privaten Pkw – immer vorausgesetzt, dass die Wege des täglichen Bedarfs auch bequem und sicher zurückgelegt werden können. Carsharing-Angebote sollten grundsätzlich günstig, flexibel, komfortabel, verlässlich, gut zugänglich und sichtbar sein.
5. Eine grundlegende Veränderung im Mobilitätsverhalten kann nur durch die Umsetzung mehrerer Maßnahmen erreicht werden. Neben der Bereitstellung zusätzlicher Angebote, wie zum Beispiel dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder ausreichend dimensionierten Flächen für den Fuß- und Radverkehr, ist es wichtig, die Menschen, speziell in Umbruchphasen (bspw. bei Wohnortwechseln oder Führerscheinerwerb) über neue Mobilitätsmöglichkeiten zu informieren. Darüber hinaus können Aktionstage angeboten werden, an denen Carsharing erprobt werden kann. Die Akzeptanz für Carsharing kann durch Ausprobieren stark erhöht werden, da sich Menschen die Buchung und Nutzung komplizierter vorstellen, als diese in Wirklichkeit sind.

6. Die gute Sichtbarkeit von Carsharing im öffentlichen Raum ist eine Voraussetzung dafür, Carsharing als Option für Mobilität ins Bewusstsein zu holen und so das Mobilitätsverhalten langfristig zu verändern. Eine räumliche Verbindung z. B. zu einer Ladesäule, einer Radabstellanlage oder einer ÖPNV-Haltestelle ist in diesem Zusammenhang förderlich.
7. Carsharing-Fahrzeuge müssen in die Umgebung der Nutzenden (zu den Menschen) gebracht werden, z. B. wohnortnah in das Quartier. Sie müssen bequem, barrierefrei und fußläufig erreichbar sein. Die unterschiedlichen Bedingungen auf dem Land und in der Stadt sind für den Erfolg zu berücksichtigen.

Carsharing in der Stadt

1. In verdichteten Lagen aller Städte in Baden-Württemberg sollte sich im Jahr 2030 kein Haushalt mehr weiter als ca. 400 Meter entfernt von einem stationsbasierten Carsharing-Angebot befinden. Carsharing sollte generell wohnortnah konzipiert werden. Zudem sind Standorte an stark frequentierten ÖPNV-Knotenpunkten, im Zentrum und an Firmenstandorten wichtig und können eine ebenfalls große Nachfrage haben.
2. Ein ergänzendes Angebot von Free-floating-Carsharing-Fahrzeugen (neben stationsbasiertem Carsharing) sorgt für zusätzliche Attraktivität des Gesamtsystems und beschleunigt die Gewinnung von Neukund*innen. Das Free-floating-Angebot sollte in Bezug auf Reiseplanung und -buchung mit dem stationsbasierten Angebot vernetzt sein, sodass die Nutzenden jederzeit leichten Zugriff auf beide Carsharing-Varianten haben.
3. Carsharing muss mit anderen Mobilitätsangeboten vernetzt werden, damit das multimodale Gesamtangebot eine bequem nutzbare Alternative zum privaten Pkw darstellt. Eine möglichst hohe Vielfalt von Angeboten in Wohnquartieren, aber auch an wichtigen zentralen Orten ist hier maßgeblich. Dies kann auch über Mobilitätsstationen erfolgen. Außerdem muss gleichlaufend das Angebot digitaler Dienste für die intermodale und multimodale Verkehrsmittelnutzung besser werden.
4. Der Erfolg von Carsharing ist direkt mit der Verfügbarkeit des ÖPNV verknüpft. Nur wo ein verlässliches Grundangebot mit Bus und Bahn, aber auch mit Radverkehr oder mit alternativen Verkehrsangeboten besteht, kann Carsharing eine sinnvolle Ergänzung sein. Dafür ist auch in städtischen Randgebieten der ÖPNV zusätzlich z. B. mit On-demand-Ridepooling, flächendeckend attraktiv und flexibel verfügbar zu machen, indem Bedienungslücken geschlossen werden, die sonst nur mit dem privaten Auto bewältigt würden.
5. Um der Carsharing-Nachfrage v. a. in zentrumsnahen innerstädtischen Bereichen gerecht zu werden, ist es nötig, mehr Stellplätze (Carsharing-Stationen) im öffentlichen Raum zu schaffen. Hierbei sind alle Akteure der öffentlichen Hand zum Handeln aufgefordert.
6. Eine deutliche Erhöhung der Zahl der Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum verbessert gleichzeitig die Sichtbarkeit des Angebots und ist unerlässlich für das Bekanntmachen und den Ausbau von Carsharing.

Carsharing an der städtischen Peripherie, in kleinen Städten und im ländlichen Raum

1. An der städtischen Peripherie, in kleinen Städten und im ländlichen Raum erlauben es die dortigen Siedlungs- und Versorgungsstrukturen oft nicht, den Alltag und die persönliche Mobilität gänzlich ohne private Pkw im Haushalt zu organisieren. Oft fehlen leicht zugängliche und bequeme Mobilitätsalternativen zum Pkw (ÖPNV, attraktive Radinfrastruktur). Daher ist Multimodalität für die dort lebenden Haushalte schwerer umzusetzen. Entsprechend den Rahmenbedingungen führen Carsharing-Angebote hier oft zur Abschaffung von Zweitwagen. Die Herausforderung, den Menschen den Sharing-Gedanken näherzubringen, Angebote bereitzustellen, diese sichtbar zu machen und sie wirtschaftlich tragfähig langfristig zu betreiben, sind in diesen Regionen ungleich größer als im urbanen Raum.
2. Es ist in den oben genannten Regionen eine Herausforderung, eine genügende Auslastung und damit Wirtschaftlichkeit für Carsharing-Anbieter zu erreichen. Eine Verankerung in der lokalen Community, die Mithilfe der Gemeinden bei der Bekanntmachung des Angebots und die Nutzung durch die Gemeinde für dienstliche Fahrten sind hierfür wichtige Erfolgsfaktoren.
3. Geeignete Konzepte gewährleisten den Ausbau eines sinnvollen und zusammenhängenden Netzes an Carsharing-Stationen und schaffen Planungssicherheit in den Kommunen. Idealerweise wird Carsharing zusammen mit Mobilitätsstationen und Ladeinfrastruktur gedacht.
4. Ein zwischen Kommune, Carsharing-Anbietern und weiteren Mobilitätsanbietern abgestimmtes Marketingkonzept sorgt dafür, dass die Sichtbarkeit des Angebotes vor Ort erhöht und Carsharing präsent wird. Für Carsharing-Anbieter ist es im ländlichen Raum verstärkt erforderlich, dass ein Angebot sichtbar ist, damit es auch genutzt wird. Auch hier kommt der Schaffung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum eine große Bedeutung zu.
5. Carsharing kann auch in den oben genannten Regionen funktionieren, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Voraussetzungen dafür sind vor allem: gute Nahverkehrs- und Infrastrukturabdeckung, konstante Bewerbung der Angebote, Erhöhung der Sichtbarkeit durch gestalterische Maßnahmen, Fördermittel als Anschubfinanzierung und letztlich das Engagement der Menschen vor Ort und geeignete Kooperationen.
6. Generell kann eine finanzielle Förderung für den Ausbau von Carsharing-Angeboten in peripheren Lagen (städtische Peripherie, kleine und mittlere Städte) und im ländlichen Raum notwendig sein.

Carsharing und Kooperationen

1. Die Gestaltung von hochwertigem Lebensraum und annähernd autofreien Quartieren in Städten und Gemeinden ist als Chance für das Carsharing anzusehen. Zukunftsfähige Strukturen und Finanzierungsmodi für Carsharing sollten bereits bei der Planung von Quartieren bzw. Neubaugebieten und einzelnen Bauvorhaben frühzeitig berücksichtigt werden. Die Landesbauordnung sollte angepasst werden, um Bauträger durch Anreize und Pflichten dazu zu bringen, Carsharing-Stellplätze und intermodale Mobilitätsstationen zusätzlich zu Pkw-Stellplätzen zu errichten. Es sollte für Bauherr*innen möglich gemacht werden, Stellplatzerstellungspflichten für Neubauten durch die (Mit-)Finanzierung von Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum zu reduzieren.
2. Immobilienentwickler, die Carsharing integrieren wollen, sollten nicht nur an das eigene Gebäude denken, sondern das gesamte Quartier im Blick behalten. Eine systematische Mobilitätsplanung sollte bei einer Quartiersplanung zum Standard werden. Kommunen können und sollten hier direkt steuern – über örtliche Bauvorschriften, Stellplatzsatzungen etc. Fortbildungen für den Bereich von koordinierenden Mobilitätsstellen (z. B. für Start-ups, Entrepreneur*innen oder Investor*innen) können das Know-how für eine erfolgreiche Umsetzung fördern.
3. In Neubauquartieren sollten allgemein zugängliche multimodale Mobilitätsangebote von Anfang an zur Verfügung stehen. Darum sollten sich Bauherr*innen, Investor*innen, kommunale Verwaltung und Mobilitätsanbieter gemeinsam bemühen. Um die Zahl der Ansprechpartner*innen zu reduzieren, sollten Mobilitätsanbieter über gemeinsame „Paketlösungen“ nachdenken. Geschäftsmodelle sollten frühzeitig gemeinsam mit Immobilieninvestor*innen erarbeitet werden. Die Kommunikation und Zusammenarbeit mit der kommunalen Stadtplanung sind zu suchen.
4. Kooperationen mit Kommunen und Partnerschaften mit lokalen Unternehmen für z. B. gemeinschaftliches Marketing für Carsharing-Angebote oder den Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektromobilität beim Carsharing können die Voraussetzung für den Erfolg des Carsharings verbessern. In einigen Fällen können Vereinbarungen über eine Grundauslastung der Carsharing-Fahrzeuge ausschlaggebend sein für die Etablierung neuer Angebote. Eine Grundauslastung kann z. B. durch die Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge für Dienstfahrten erreicht werden.
5. Carsharing sollte auch von öffentlichen Akteuren besser „beworben“ werden, z. B. durch Aktionen wie #sharewochen im Rahmen der Kampagne „Neue Mobilität“.

Carsharing und Daten

1. Verfügbare Daten verbessern die Sichtbarkeit des Carsharings in multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten (MDMS) – zum Beispiel im ÖPNV – und die Planung von verbundenen Wegeketten durch deren Kund*innen mittels Informations- und Buchungsdiensten. Die digitale Integration von Daten zu Carsharing-Stationen für eine intermodale Reiseplanung ist unproblematisch und leicht möglich. Allerdings ist die Buchungs- und Nutzungslogik von Carsharing eine andere als z. B. die Buchungslogik zu Fahrscheinen im ÖPNV, was eine anbieterübergreifende Integration erschweren kann. Diese Integration von Mobilitätsangeboten des ÖPNV und Carsharing, v. a. hinsichtlich von Informationen z. B. zu aktuellen Standorten, Fahrzeuginformationen und Preisen sowie über Kooperationen (z. B. mit Rabatten bei Kombination von ÖPNV-Abonnements mit Carsharing), ist für Nutzer*innen jedoch hilfreich.
2. Standort- und Fahrzeugdaten sind für die meisten Carsharing-Anbieter verfügbar und es bestehen keine Bedenken seitens der Anbieter, diese mit Dritten zu teilen. Die Bereitstellung von Echtzeit-Verfügbarkeitsdaten erlaubt hingegen Einblicke in die Geschäftsmodelle der Carsharing-Anbieter. Die meisten Anbieter wollen solche Daten daher nur geschützt durch technische Verfahren und entsprechende Nutzungsbeschränkungen bereitstellen. Zugleich bestehen ungeklärte Haftungsfragen im Falle von Buchungen von Carsharing-Fahrzeugen über Dritte.
3. Die landeseigene Datenplattform MobiData BW kann von Carsharing-Anbietern unterstützend genutzt werden. Durch die Integration von Standort- und Verfügbarkeitsdaten auf MobiData BW können Carsharing-Dienste in zahlreichen regionalen, digitalen Auskunftssystemen eingebunden und sichtbar gemacht werden. Die Open-Data-Politik des Landes wird mit Blick auf geeignete Formen der Datenweitergabe weiterentwickelt.
4. Der Schutz, die gemeinsame Nutzung und die Weitergabe von Kundendaten an verschiedene Unternehmen sind zentrale Herausforderungen bei der digitalen Integration von Mobilitätsdiensten wie Carsharing in MDMS. Fragen der Kundenbindung für eine verlässliche Zukunfts- und Bedarfsplanung sind in dem Kontext für die Anbieter wichtig.
5. Hilfreich für die Planung von Kommunen und Carsharing-Anbietern wäre es, wenn Datenmodelle und Verkehrsprognosen angewendet würden, die in der Lage sind, Carsharing-Nachfrage abzuschätzen und zu simulieren.
6. Die Carsharing-Technologie sollte tiefer in die Fahrzeugsysteme integriert werden, um das Nutzungserlebnis für die Kund*innen weiter zu verbessern. Carsharing-Anbieter brauchen entsprechend besseren Zugang zu den Daten in den Fahrzeugen (z. B. Ansteuerbarkeit von Displays) und bessere Kooperationen mit Automobilherstellern.
7. Im ländlichen Raum könnten die Attraktivität des Carsharings, die Wirtschaftlichkeit für die Anbieter und die flächenmäßige Abdeckung mittel- bis langfristig massiv verbessert werden, wenn die Carsharing-Fahrzeuge in der Lage wären, ausgehend von einer zentralen Station fahrerlos oder ferngesteuert die Wohnorte der buchenden Kund*innen aufzusuchen. Während der Benutzung können die Fahrzeuge dann herkömmlich von den Kund*innen gesteuert werden. Die Technik für das automatisierte Fahren könnte in Testfeldern erprobt werden. Dabei sollten Carsharing-Anbieter und Automobilindustrie kooperieren und das Land sollte vermitteln.

Carsharing und Ladeinfrastruktur

1. Für die meisten Nutzungszwecke von Carsharing sind Elektro-Pkw bereits heute geeignet. Viele Nutzer*innen bevorzugen allerdings die ihnen vertrauten Verbrennungsmotoren. Eine Elektrifizierung von mindestens der Hälfte der Fahrzeuge im Carsharing-Bestand bis 2030 sollte das Ziel sein. Gleichlaufend ist auch die für Carsharing nutzbare Ladeinfrastruktur verstärkt auszubauen.
2. Die Ladeinfrastruktur an Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum wird für die Betreiber (Stromanbieter) betriebswirtschaftlich immer problematisch bleiben, solange es eine 1:1-Zuordnung von Carsharing-Fahrzeug und Ladepunkt gibt und der Ladepunkt nicht durch mehrere Fahrzeuge oder durch Dritte mit genutzt werden kann. Ladezeitbeschränkungen beim Carsharing sind aufgrund des Buchungsverhaltens und unvorhersehbaren Fahrverhaltens von Kund*innen schwierig zu bewerkstelligen. Ein intelligentes Lademanagement ist dementsprechend auszubauen. Deswegen sollten neue Konzepte zum betriebswirtschaftlich sinnvollen Laden von E-Carsharing-Flotten erprobt werden. Andernfalls können sich Investitionen in die Ladeinfrastruktur nur mit einem ausreichenden Förderbetrag lohnen. Eine besondere Förderung der Ladeinfrastruktur speziell für Carsharing-Angebote könnte aus zwei Gründen von Interesse sein: 1) Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt mehrere private Pkw – die Effizienz der geförderten Ladeinfrastruktur ist also deutlich höher als bei einem Ladepunkt für private Pkw. 2) Carsharing-Flotten sind als Vehicle-to-Grid-Zwischenspeicher gut geeignet, weil sie relativ gut vorhersagbare Nutzungsmuster und vorhersagbare Netzanschlusszeiten haben.
3. Die Standortsuche für neu einzurichtende Ladesäulen sollte zusammen mit den Kommunen und den Energieversorgern/Verteilnetzbetreibern unternommen werden. Carsharing sollte bei der Aufstellung von Ladeinfrastrukturkonzepten berücksichtigt werden. Zudem bedarf es einer Standortsicherheit über einen längeren (Abschreibungs-)Zeitraum für Ladesäulen in den Kommunen. Wenn die Energieversorger einen kompletten Service, z. B. von der Hardware bis zur Abrechnung, anbieten, kann dies den Ausbau von Elektromobilität beim Carsharing befördern.
4. Öffentliche Flächen für den Ausbau von Ladeinfrastruktur in geeigneter zentraler Lage und mit entsprechenden technischen Voraussetzungen zu finden, ist oft schwierig, aber häufig zugleich Bedingung dafür, dass E-Carsharing lukrativ und wirtschaftlich wird. Deshalb sind auch private Flächen in Betracht zu ziehen. An Schnellladeparks könnte es eine Reservierungsmöglichkeit speziell für Carsharing geben. Die bestehende Ladesäulenverordnung ist entsprechend anzupassen. Dies kann z. B. zuerst in Parkhäusern erprobt werden. Die Daten zur Ladeinfrastruktur (Standort, Angabe der technischen Spezifikation, Verfügbarkeit des Parkplatzes/der Ladesäule) sollten offen zur Verfügung gestellt werden, um die Sichtbarkeit von Ladepunkten zu erhöhen und diese z. B. in Carsharing-Apps darstellen zu können.
5. Da Nutzende von Carsharing beim Laden einer Privatperson gleichgestellt werden, können Blockiergebühren bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur fällig werden. Weil dies geschäftsmodellgefährdend ist, sollte eine Lösung für diese Herausforderung gefunden werden. Regulierende Maßnahmen auf Landesebene sind zu prüfen.

Ausblick

Die Carsharing-Branche wächst auch in Baden-Württemberg seit Jahren. Wie in kaum einem anderen Bundesland hat sich hier das Carsharing auch in kleineren Städten und im ländlichen Raum etabliert.

Eine weitere Verbreitung und der Ausbau von Carsharing werden angestrebt. Dazu müssen jedoch die Rahmenbedingungen auf den unterschiedlichen Ebenen verbessert werden.

Für die Weiterentwicklung des Carsharings in Baden-Württemberg ist es in der Gesamtschau im Sinne des Umweltverbundes zweckdienlich, einen Mix aus Pull- und Push-Maßnahmen in Kooperation mit allen Akteuren, insbesondere den Kommunen, umzusetzen.

Das vorliegende Empfehlungspapier soll dafür eine Hilfestellung sein und Orientierung bieten. Darüber hinaus soll es an geeigneten Stellen allgemein in den politischen Prozess eingebracht und im Strategiedialog Automobilwirtschaft BW (SDA BW) im Besonderen diskutiert werden.

Weitere Informationen (Auswahl)

- VM/KEA BW: Leitfaden „Handlungsmöglichkeiten für Kommunen in Baden-Württemberg zur Förderung von Carsharing im öffentlichen Raum“ <https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/uebersicht-carsharing>
- Martin Kagerbauer, Karlsruher Institut für Technologie (KIT): „Verkehrssimulation: Ridepooling fördert Verkehrswende“ https://www.kit.edu/kat/pi_2021_110_verkehrssimulation-ridepooling-fordert-verkehrswende.php
- Bundesverband Carsharing (bcs): <https://carsharing.de/>
- Kampagne Neue Mobilität BW:
 - Sharing: <https://www.neue-mobilitaet-bw.de/sharing>
 - Linksammlung: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/definition-strategie-projekte/neue-mobilitaet/nuetzliche-links/>
- Carsharing-Konzept der Landeshauptstadt Stuttgart: <https://www.stuttgart.de/carsharing>

Teilnehmer*innen der AG

- Veit, Alessandra Lorena (Stadtwerke Tübingen)
- Bading, Alexandra (Wirtschaftsförderung Region Stuttgart)
- Ackermann, Jan (Stadt Ulm)
- Albers, Annette, Dr. (Verband Region Stuttgart)
- Arianna, Romeo (Deutsche Bahn)
- Aubele, Katharina (StM BW)
- Bateva, Dorothea (Deutsche Bahn)
- Bhagavathula, Susila (e-mobil BW)
- Biddle, Benjamin (NVBW)
- Bosch, Tobias (WM BW)
- Bross-Geis, Dagmar, Dr. (Baden-Württembergische Industrie- und Handelskammertag)
- Caroli, Miriam (Stadtmobil Rhein-Neckar)
- Denninger, Oliver (FZI Forschungszentrum Informatik)
- Dillenberger, Patrick (Share-Now)
- Dolata, Sophia (VM BW)
- Domroes, Sven (ride2Go)
- Eberwein, Patrick (Telekom – Comfort Charge)
- Ehrhardt, Christiane (Stadt Heilbronn)
- Endmann, Martin (VM BW)
- Engelbach, Wolf, Dr. (VM BW)
- Fischer, Stephan (Stadt Konstanz)
- Forderer, Wolfgang (Landeshauptstadt Stuttgart)
- Gaiser, Anita (teilAuto Neckar-Alb)
- Gedemer, Julian (VM BW)
- Geiger, Manuel (Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie)
- Gummersbach, Ralf (Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm)
- Hager, Karsten (ISME)
- Hahnauer, Nicole (Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm)
- Handrich, Melanie (Fraunhofer IAO)
- Käfer, Julia (NVBW)
- Kagerbauer, Martin, PD Dr. (Karlsruher Institut für Technologie)
- Klaiiber, Christian (Initiative Zukunftsmobilität)
- Koch, Miriam (VM BW)
- Kowol, Annette (Mercedes-Benz Group AG)
- Kraus, Jobst (BUND)
- Lemstra, Damaris (VM BW)
- Leyva, Nicolas (Landeshauptstadt Stuttgart)
- Loserth, Otto (MER Germany)
- Lübke, Matthias-Martin (Stadtmobil Südbaden)
- Mill, Natalia (KEA-BW)
- Müller, Thorsten (Yunex)
- Nebel, Dennis (e-mobil BW)
- Nehrke, Gunnar (Bundesverband Carsharing)
- Orth, Anja (Stadtmobil Karlsruhe)
- Pagel, Frank, Dr. (Karlsruher Verkehrsverbund)
- Pejic, Sandra, Dr. (teilAuto Neckar-Alb eG)
- Petersen, Gregory (Enterprise Rent-A-Car)
- Pfriem, Matthias, Dr. (PTV Group)
- Rieger, Holger (Colectivo! Carsharing)
- Ries, Steffen (Energieagentur Regio Freiburg)
- Ruprecht, Michael (e-mobil BW)
- Sabow, Günter, Dr. (Wirtschafts- & Industrievereinigung Stuttgart)
- Schmidt, Markus, Prof. Dr. (Drees & Sommer Mobility)
- Schönharting, Jörg (TRC Transportation)
- Schumann, Detlef (BridgingIT)
- Schürmann, Karin, Dr. (VM BW)
- Spies, Patrick (Energieagentur Regio Freiburg)
- Stähle, Ulrich (stadtmobil Stuttgart)
- Stratz, Florian (NVBW)
- Tünkers, Patrick (Share Now)
- Vogt, Joachim (Confitech Dienstleistungen)
- Vollat, Matthias (Karlsruher Institut für Technologie)
- Witte, Jürgen (Deutsche Bahn)
- Zahorka, Rudolf (Deer Mobility)
- Zehetner, Werner (Energiedienst AG)
- Zinne, Olaf (Enterprise Autovermietung Deutschland)

Impressum

Herausgeber und Konzeption der AG

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Realisation der Publikation

e-mobil BW GmbH – Landesagentur für neue Mobilitätslösungen

und Automotive Baden-Württemberg

www.e-mobilbw.de

Layout/Satz/Illustration

markentrieb – Die Kraft für Marketing und Vertrieb

Stand: Mai 2022