

# Positionspapier

## Gleichwertige Rahmenbedingungen für Carsharing-Anbieter schaffen

24.10.16

Seite 1

Bitkom vertritt mehr als 2.300 Unternehmen der digitalen Wirtschaft, davon gut 1.500 Direktmitglieder. Sie erzielen mit 700.000 Beschäftigten jährlich Inlandsumsätze von 140 Milliarden Euro und stehen für Exporte von weiteren 50 Milliarden Euro. Zu den Mitgliedern zählen 1.000 Mittelständler, 300 Start-ups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Hardware oder Consumer Electronics her, sind im Bereich der digitalen Medien oder der Netzwirtschaft tätig oder in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 78 Prozent der Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, 9 Prozent kommen aus Europa, 9 Prozent aus den USA und 4 Prozent aus anderen Regionen. Bitkom setzt sich insbesondere für eine innovative Wirtschaftspolitik, eine Modernisierung des Bildungssystems und eine zukunftsorientierte Netzpolitik ein.

### Zusammenfassung

Carsharing ist ein wichtiger Bestandteil digitaler Mobilitätskonzepte und multimodaler Reiseketten. Nutzer und Anbieter können sowohl wirtschaftlich als auch persönlich von Carsharing-Konzepten profitieren. Darüber hinaus kann der positive ökologische Effekt gemeinsam genutzter Fahrzeuge zum Erfolg von Carsharing-Konzepten beitragen.

Der Bitkom begrüßt die geplante Verabschiedung des Carsharinggesetzes (CsgG) sehr. Es ist ein richtiger und wichtiger Schritt in der digitalen Transformation von Mobilität. Das Marktpotenzial für Carsharing ist enorm. So glaubt fast jeder zweite Automobilexperte (47 Prozent), dass in zehn Jahren die Mehrheit der Autofahrer in Ballungsräumen kein eigenes Fahrzeug mehr besitzt, sondern Carsharing nutzt. 56 Prozent gehen davon aus, dass sich Carsharing in zehn Jahren als zentraler Bestandteil der Mobilität in Großstädten etabliert haben wird. Jeder Achte (12 Prozent) denkt sogar, dass die Mehrheit der Autofahrer in zehn Jahren generell – also unabhängig vom Wohnort – kein eigenes Auto mehr besitzt, sondern Carsharing nutzen wird.<sup>1</sup>

Bundesverband  
Informationswirtschaft,  
Telekommunikation  
und Neue Medien e.V.

**Mario Sela**

**Referent Mobility**

T +49 30 27576-250

m.sela@bitkom.org

Albrechtstraße 10  
10117 Berlin

Präsident  
Thorsten Dirks

Hauptgeschäftsführer  
Dr. Bernhard Rohleder

---

<sup>1</sup> Repräsentative Befragung von 100 Geschäftsführern und Vorständen von Fahrzeugherstellern und Zulieferern aus 2015, beauftragt durch Bitkom

## Positionspapier Faire Rahmenbedingungen für Carsharing-Anbieter schaffen

Seite 2|3

Die weitere Entwicklung des Mobilitätsmarktes bietet aus Sicht des Bitkom unzählige Möglichkeiten und Chancen für die unterschiedlichsten Ansätze und Konzepte. Der Zugang zum Carsharingmarkt darf deshalb nicht begrenzt werden. Eine möglichst offene Fassung des CsgG ist notwendig, um allen – auch jetzt noch nicht absehbaren Geschäftsmodellen – eine gleichermaßen freie und direkte Nutzung der Bevorrechtigungen aus dem CsgG zu ermöglichen.

### Carsharing bedient unterschiedliche Bedarfe

Der Markt der Carsharinganbieter lässt sich in zwei große Gruppen einteilen: Zum einen existieren stationsbezogene Modelle, bei denen das Fahrzeug an einer festen Station abgeholt und (ggf. an einer anderen Station) abgegeben wird, z.B. Flinkster, Greenwheels. Zum anderen gibt es Angebote ohne Stationsbezug – sogenannte Freefloating-Modelle – bei denen die Fahrzeuge eines Anbieters innerhalb eines Geschäftsgebietes an jedem beliebigen Ort an- und abgemietet werden können, z.B. Car2Go, DriveNow.

Planbare Mobilitätsbedarfe, wie etwa ein Wochenendausflug oder ein Umzug, lassen sich sehr gut mit stationsbasierten Angeboten abdecken. Für spontane Mobilitätsbedarfe, wie der Fahrt zum Arbeitsplatz bei schlechtem Wetter, sind Freefloating-Modelle aufgrund der direkten Verfügbarkeit der Fahrzeuge – im Idealfall „vor der Haustür“ – besser geeignet.

### Carsharing ist ein junger Markt

Zwei große Carsharinganbieter wurden in Deutschland gegründet: Car2Go im Jahr 2008, mit mittlerweile weltweit 1.9 Mio. Kunden und 14.000 Fahrzeugen sowie DriveNow im Jahr 2011, mit mittlerweile weltweit 690.000 Kunden, und 4.770 Fahrzeugen (jeweils Anbieter-Angaben). Die Geschäftsmodelle sind damit durchaus skalierbar und können wirtschaftlich erfolgreich sein.

Aktuelle Produkt-Ideen zeigen, dass zu den bestehenden Modellen, denen meist Minuten- oder Kilometertarife zu Grunde liegen, neue Ansätze hinzukommen können. Konzepte wie von Spiri ([www.spiri.io](http://www.spiri.io)), bei dem der Fahrer kostenlos unterwegs ist, solange er weitere – dann zahlungspflichtige – Mitfahrer aufnimmt, demonstrieren dies. Das Zahlungsmittel für den Fahrer ist hier die „mitgenommene Person“. Damit ist nicht absehbar, ob die etablierten Geschäftsmodelle von stationsbasierten Anbietern und Freefloatern auf Basis von Minuten- oder Kilometertarifen so bestehen bleiben werden, um neue Konzepte ergänzt oder gar von ihnen ersetzt werden.

### **Vorschläge für gleichwertige Rahmenbedingungen**

Gesetzliche Regelungen müssen dem gerecht werden, indem sie neuen Ansätzen gegenüber offen sind. Dies gilt auch für das Carsharinggesetz.

Der Begriff des Carsharingfahrzeuges in §2 muss offener gefasst werden. Eine Einschränkung auf eine „...Nutzung nach einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife...“ begrenzt den Spielraum für Carsharing-Geschäftsmodelle, die ohne monetären Tarif auskommen, z.B. bei Bezahlung mit Datenfreigaben des Nutzers oder Bezahlung durch Mitnahme weiterer – dann zahlungspflichtiger – Mitfahrer, (vgl. Carsharinganbieter Spiri<sup>2</sup>). Auch solchen Geschäftsmodellen müssen die Bevorrechtigungen aus dem CsgG zugänglich sein.

§3, Abs. (3) hält fest, was in Rechtsverordnungen festgelegt werden kann, die auf dem CsgG basieren. Satz 4. nennt hier „... Einzelheiten zur Regelung des Verkehrs zu Gunsten von Fahrzeugen eines oder mehrerer bestimmter Carsharinganbieter, die ein stationsbasiertes Angebot zur Verfügung stellen ...“. Stationsbasierte und stationsunabhängige Ansätze müssen an dieser Stelle explizit als gleichberechtigt dargestellt werden.

Die Sondernutzung öffentlichen Straßenraumes ist in §5 geregelt. Hier wird den zuständigen Landesbehörden zugestanden, entlang von Ortsdurchfahrten im Zuge einer Bundesstraße Stellflächen für stationsbasierte Carsharinganbieter zu schaffen. Diese Parkmöglichkeiten entlang von Bundesstraßen müssen ebenfalls beiden Konzepten – stationsbasierten und stationsunabhängigen -- zur Verfügung gestellt werden können.

Mit dieser größtmöglichen Offenheit und Flexibilität schafft das Carsharinggesetz eine geeignete Basis sowohl für etablierte Carsharingmodelle, als auch für vollständig neue Ansätze und zukünftige Konzepte. So kann der Mobility-Markt in Deutschland bereichert werden und Bürgern neue Mobilitätsmöglichkeiten eröffnen sowie Mobilitätsanbietern die Basis für wirtschaftlichen Erfolg bieten.

<sup>2</sup> <https://techcrunch.com/2016/08/26/spiris-on-demand-carpooling-service-will-use-custom-evs-and-let-drivers-ride-free/>