

BLAUER ENGEL

Das Umweltzeichen



Carsharing

DE-UZ 100

Vergabekriterien

Ausgabe Juni 2025

Version 1

Getragen wird das Umweltzeichen durch die folgenden Institutionen:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

Das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit ist Zeicheninhaber und informiert regelmäßig über die Entscheidungen der Jury Umweltzeichen.



Das Umweltbundesamt fungiert mit dem Fachgebiet „Ökodesign, Umweltkennzeichnung, Umweltfreundliche Beschaffung“ als Geschäftsstelle der Jury Umweltzeichen und entwickelt die fachlichen Kriterien der Vergabekriterien des Blauen Engel.



Die Jury Umweltzeichen ist das unabhängige Beschlussgremium des Blauen Engel mit Vertretern aus Umwelt- und Verbraucherverbänden, Gewerkschaften, Industrie, Handel, Handwerk, Kommunen, Wissenschaft, Medien, Kirchen, Jugend und Bundesländern.



Die RAL gGmbH ist die Zeichenvergabestelle. Sie organisiert im Prozess der Kriterienentwicklung die unabhängigen Expertenanhörungen, d. h. die Einbindung der interessierten Kreise.

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte:

RAL gGmbH

RAL UMWELT

Fränkische Straße 7

53229 Bonn

Tel: +49 (0) 228 / 6 88 95 - 190

E-Mail: umweltzeichen@ral.de

www.blauer-engel.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Vorbemerkung	4
1.2	Hintergrund	4
1.3	Ziele des Umweltzeichens	7
1.4	Begriffsbestimmungen	8
1.5	Gesetzliche Grundlagen	9
2	Geltungsbereich	10
3	Anforderungen	10
3.1	Allgemeine Anforderungen	10
3.1.1	Teilnahmeberechtigung	11
3.1.2	Mindestleistungsumfang	11
3.1.3	Bereitstellung von Mobilitätsdaten	12
3.2	Technische Anforderungen an die Carsharing-Fahrzeuge und -Flotte	12
3.2.1	Sicherstellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge	12
3.2.2	Begrenzung des Stickoxidausstoßes (NO _x) bei Fahrzeugen mit Dieselmotor	12
3.2.3	Begrenzung des Partikelausstoßes (PN) bei Fahrzeugen mit Benzinmotor	13
3.2.4	Mindestanteil rein batterieelektrischer Fahrzeuge an der Carsharing-Flotte	14
3.2.5	Abgabe von Strom aus erneuerbaren Quellen	14
3.2.6	Einsatz ressourcenschonender und flächensparender Fahrzeuge	15
3.2.7	Einsatz CO ₂ -emissionsarmer Pkw	15
3.2.8	Emissionsanforderungen für Fahrzeuge mit Hybridantrieb	16
3.2.9	Geltungsumfang der technischen Anforderungen an die Carsharing-Fahrzeuge und -flotte	17
3.3	Evaluiierung der verkehrsentlastenden Wirkung des Carsharing-Angebots	17
3.4	Verwendung des Umweltzeichens in Verbindung mit dem Namen oder Logo des Carsharing-Anbieters oder des Carsharing-Angebots	18
3.5	Ausblick	19
4	Zeichennehmer und Beteiligte	19
5	Zeichenbenutzung	20
Anhang A	Zitierte Gesetze und Normen, Literatur	21

1 Einleitung

1.1 Vorbemerkung

Die Jury Umweltzeichen hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit, dem Umweltbundesamt und unter Einbeziehung der Ergebnisse der von der RAL gGmbH einberufenen Expertenanhörungen diese Kriterien für die Vergabe des Umweltzeichens beschlossen. Mit der Vergabe des Umweltzeichens wurde die RAL gGmbH beauftragt.

Für alle Produkte, soweit diese die nachstehenden Bedingungen erfüllen, kann nach Antragstellung bei der RAL gGmbH auf der Grundlage eines mit der RAL gGmbH abzuschließenden Zeichenbenutzungsvertrages die Erlaubnis zur Verwendung des Umweltzeichens erteilt werden.

Das Produkt muss alle gesetzlichen Anforderungen des Landes erfüllen, in dem es in den Verkehr gebracht werden soll. Der Antragsteller muss erklären, dass das Produkt diese Bedingung erfüllt.

1.2 Hintergrund

Mobilität stellt einen wichtigen und wesentlichen Teil des Alltagslebens der meisten Menschen in Deutschland dar: Fast täglich legen sie mehrere Wege zurück – zur Arbeit bzw. für dienstliche Zwecke oder zur Ausbildungsstätte, zum Einkaufen oder für andere Erledigungen oder im Rahmen von Freizeitaktivitäten (Follmer, 2025, S. 10-11, 22-23; Nobis & Kuhnimhof, 2018, S. 3-7, 25-31, 61-67). Dabei nutzen die Menschen ganz überwiegend das eigene bzw. ein privat verfügbares Auto (Personenkraftwagen, Pkw), und nur eine deutlich geringere Anzahl an Wegen bzw. ein deutlich geringerer Anteil an allen Wegstrecken wird mit anderen Verkehrsmitteln wie Bus oder Bahn (öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV) oder Fahrrad bzw. zu Fuß zurückgelegt (Follmer, 2025, S. 12-19; Nobis & Kuhnimhof, 2018, S. 45-54). Diese Verkehrsmittelwahl mag zwar die Mobilitätsbedarfe der Menschen in zweckdienlicher Weise befriedigen, aus Sicht des Umwelt-, Ressourcen- und Gesundheitsschutzes ist sie jedoch höchst problematisch, da der Autoverkehr mit besonders hohen negativen Umwelt-, Ressourcen- und Gesundheitswirkungen verknüpft ist (Allekotte et al., 2020, S. 121-159).

Aus diesem Grund zielen Strategien und Maßnahmen zur umweltfreundlicheren Gestaltung der Mobilität vor allem auch darauf ab, die Nutzung von Pkw zugunsten anderer Verkehrsmittel zurückzudrängen, das heißt, den sogenannten Modal Split weg vom Autoverkehr hin zum sogenannten Umweltverbund, bestehend aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie Carsharing, zu verschieben (Rohs et al., 2023, S. 223-238; Allekotte et al., 2020, S. 159-206). Zukünftig sollen die Menschen, insbesondere in den urbanen Räumen – wo mehr als drei Viertel aller Menschen in Deutschland leben (World Bank, 2024) –, ganz überwiegend zu Fuß gehen, das Fahrrad oder den ÖPNV nutzen (Umweltbundesamt, 2017).

Damit dieser Umstieg vom Auto aufs Fahrrad, den Bus und die Bahn gelingen kann, braucht es jedoch – paradoxerweise – auch hin und wieder: ein Auto. Denn mitunter muss ein sperriges oder schweres Gut transportiert werden, was weder mit dem Fahrrad noch mit dem Bus oder der Bahn zu bewerkstelligen ist; oder es müssen Ziele angefahren werden, die (noch) nicht mit Bus oder Bahn erreichbar und fürs Fahrrad zu weit entfernt sind; oder eine Fahrt wird zu Zeiten notwendig, zu welchen keine Busse oder Bahnen (mehr) fahren. Wenn die Nutzung eines Autos

notwendig ist, sollte ein Carsharing-Fahrzeug¹ genutzt werden (Umweltbundesamt, 2017), da mit dem Carsharing, einer relativ neuen Form der Automobilität, im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds die Pkw-Anzahl sowie der Anteil der insgesamt mit dem Auto zurückgelegten Wege signifikant reduziert und die damit verbundenen Vorteile für den Umwelt-, Ressourcen- und Gesundheitsschutz realisiert werden können (Follmer, 2025, S. 20-21; Nobis & Kuhnimhof, 2018, S. 83, 87; Umweltbundesamt, 2017, S. 32-33).

Die Mechanismen, über welche das Carsharing, also das "Auto-Teilen", potenziell einen positiven Beitrag zu einer umwelt-, ressourcen- und gesundheitsschonenden Mobilität leisten kann, sind dabei sehr vielfältig und betreffen insb. verkehrssystemische Zusammenhänge (Esfandabadi et al., 2020). Zum einen kann angenommen werden, dass die Verfügbarkeit von Carsharing-Angeboten Menschen die Möglichkeit gibt, ihren eigenen Pkw abzuschaffen bzw. sich keinen neuen anzuschaffen (Ceccato & Diana, 2021; Jain et al., 2022). Dadurch würde sich die Anzahl an Fahrzeugen, die ganz überwiegend nicht bewegt, sondern nur geparkt werden (Nobis & Kuhnimhof, 2018, S. 76), deutlich reduzieren und insb. in den Städten würde sehr viel Raum für andere Nutzungen freierwerden (Umweltbundesamt, 2017). Auch würden dann weniger Fahrzeuge produziert werden müssen und die produzierten (Carsharing-)Fahrzeuge würden effizienter genutzt, womit auch entsprechende Ressourceneinsparungen und Minderungen negativer Umwelt- und Gesundheitswirkungen einhergingen (Yoshizawa et al., 2023; Vélez, 2024, S. 639-646). Zum anderen spricht einiges dafür, dass Carsharing-Angebote den Menschen, die bisher überwiegend mit dem eigenen Pkw – also monomodal – unterwegs waren, dabei helfen, auf das Fahrrad und den ÖPNV zu wechseln und nur noch gelegentlich ein (Carsharing-)Auto zu nutzen – das heißt, multimodal mobil zu sein (Ceccato & Diana, 2021; Rohs et al., 2023, S. 76-78) und dabei insgesamt deutlich weniger Strecken mit dem Auto zurückzulegen (Vejchodská et al., 2024).

Allerdings handelt es sich bei diesen Mechanismen nach aktuellem Erkenntnisstand nicht um Automatismen: die empirischen Untersuchungen ergeben hier ein differenziertes Bild, zwar mit einer Tendenz zu einer insgesamt positiven Umweltbilanz, aber auch mit Anhaltspunkten dafür, dass Carsharing in bestimmten Kontexten und Ausgestaltungen auch gegenteilige Effekte erzielen kann (Jain et al., 2020; Göddeke et al., 2022; Vélez, 2024). In welchem Ausmaß Carsharing-Angebote zur Reduzierung privater Pkw beitragen, ist nach derzeitigem Wissen von vielen Faktoren abhängig, die sowohl die jeweilige regionale verkehrliche Situation (Jain et al., 2022) und soziodemografischen Profile der Nutzer*innen (Witte et al., 2024) als auch weitere Aspekte (Xu et al., 2024) betreffen können. Gleiches gilt bezüglich der Frage, inwieweit Carsharing zu einer stärkeren Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds wie Fahrrad und ÖPNV beiträgt (Göddeke et al., 2022; Vélez, 2024, S. 639-646). Wesentliche Unterschiede insbesondere im Hinblick auf die Abschaffung/Nicht-Neuanschaffung von eigenen Pkw und die Reduktion der mit dem Auto zurückgelegten Wege wurden bisher vor allem zwischen den verschiedenen Grund-Typen von Carsharing-Angeboten festgestellt (Liao et al., 2020; Jain et al., 2022; Chicco et al., 2022): Demnach sind die positiven Umwelteffekte beim sogenannten stationsunabhängigen ("free-floating") Carsharing, bei welchem die Fahrzeuge innerhalb eines größeren Gebiets

¹ Das Carsharing-Gesetz (CsgG, kein Datum) definiert "Carsharingfahrzeug" als "ein Kraftfahrzeug, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometertarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten und selbstständig reserviert und genutzt werden kann" (§ 2 Nr. 1 CsgG).

entliehen und an beliebiger Stelle innerhalb desselben Gebietes wieder abgestellt werden können, tendenziell deutlich weniger stark ausgeprägt als bei stationsbasiertem Carsharing, bei dem das Fahrzeug stets an einer festen Station abgeholt und auch dorthin wieder zurückgebracht werden muss. Wird ein stationsgebundenes mit einem "free-floating"-Angebot kombiniert, werden wiederum stärkere positive Wirkungen gemessen (ibid.).

Darüber hinaus gibt es weitere Faktoren, welche die Art und das Ausmaß der positiven Umwelt-, Ressourcen- und Gesundheitseffekte von Carsharing mitbestimmen. Hierzu zählen insbesondere die konkreten Zusammensetzungen der Carsharing-Flotten hinsichtlich der Größe und der Motorisierung der Fahrzeuge (Esfandabadi et al., 2020; Yoshizawa et al., 2023; Kurisu et al., 2023; Vélez, 2024, S. 939-946): größere Fahrzeuge benötigen in der Regel mehr Material in der Herstellung und sind schwerer, weswegen sie mehr Energie verbrauchen; diesel- und benzinbetriebene Fahrzeuge stoßen vor allem in der Nutzungsphase große Mengen klimaschädlichen Kohlendioxids (CO₂) aus und verursachen weitere umwelt- und gesundheitsschädliche Emissionen, während elektrisch angetriebene Fahrzeuge deutlich emissionsärmer unterwegs sind (insoweit der verbrauchte Strom nicht aus fossilen Quellen gewonnen wurde). Zusammenfassend lässt sich also festhalten, dass die jeweilige Ausgestaltung des Carsharings und die Art und Weise seiner Nutzung ausschlaggebend sind für die Höhe des Beitrags, den das Carsharing zu einer umwelt- und klimafreundlicheren Mobilität und damit zum Umwelt-, Ressourcen- und Gesundheitsschutz insgesamt tatsächlich leistet.

Die Situation des Carsharings in Deutschland stellt sich nach aktuellen Zahlen des Bundesverbands Carsharing (bcs) folgendermaßen dar (bcs, 2025a): Zum Januar 2025 waren fast 300 Carsharing-Anbieter in fast 1.400 Gemeinden aktiv; alle Flotten zusammengenommen umfassen mehr als 45.000 Fahrzeuge. Ein Blick auf die entsprechenden Werte der Vergangenheit macht deutlich, welche enorme Entwicklung das Carsharing in Deutschland genommen hat: Die Carsharing-Flotte in 2015 umfasste gerade einmal ein Drittel (ca. 15.000 Fahrzeuge) der heutigen Flottengröße, im Jahr 2005 waren es gerade einmal 2.600, und für 1997 wird ein Wert von 1.100 Fahrzeugen angegeben (bcs, 2025b).

Die Anzahl der Carsharing-Nutzer*innen lässt sich nach Angaben des bcs deutlich schwieriger bestimmen als die Anzahl der Anbieter und Fahrzeuge, da zwar Werte bzgl. der bei den jeweiligen Carsharing-Anbietern registrierten Fahrtberechtigten vorliegen, aus diesen jedoch nicht abgeleitet werden kann, ob und inwieweit diese das Angebot tatsächlich (noch) nutzen; zudem kann vermutet werden, dass ein signifikanter Anteil von Kunden*Kundinnen bei mehr als einem Anbieter registriert ist (bcs, 2025a). Dennoch gibt der bcs (ibid.) aktuell für das stationsbasierte Carsharing 875.000 und für das stationsunabhängige ("free-floating") Carsharing ca. 4,5 Millionen Fahrtberechtigte an. Weitere Zahlen des bcs (ibid.) lassen erkennen, dass Carsharing heute vor allem (noch) ein Phänomen der größeren und der Großstädte ist: in fast 93 % der Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern*Einwohnerinnen gibt es mindestens ein Carsharing-Angebot; für Städte mit 50.000 bis 99.999 Einwohnern*Einwohnerinnen trifft dies auf knapp drei Viertel zu, während es bei Städten mit 20.000 bis 49.999 Einwohnern*Einwohnerinnen nur noch etwas über die Hälfte und bei den noch kleineren Städten und Gemeinden nicht einmal mehr 10 % sind, in denen Carsharing angeboten wird (ibid.).

Die Zahlen der letzten beiden großen Erhebungen "Mobilität in Deutschland – MiD" von 2017 (Nobis & Kuhnimhof, 2018) und 2023 (Follmer, 2025) zeigen, dass Carsharing trotz der – zumindest in den größeren Städten – relativ großen Verbreitung der Angebote zwar noch von vergleichsweise wenigen Menschen genutzt wird, bei diesen aber nachhaltiges Mobilitätsverhalten stabilisiert: Laut den Ergebnissen der MiD 2023 hat sich die Anzahl der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft von 5 % in 2017 auf 9 % in 2023 signifikant erhöht (Follmer, 2025, S. 20-21). Dabei handelt es sich um einen deutschlandweiten Mittelwert; in größeren Städten (Metropolen) fällt der Anteil deutlich höher aus (ibid.). Bereits 2017 lag der Wert in Hamburg bspw. bei 20 Prozent (Nobis & Kuhnimhof, 2018, S. 36). In der MiD 2017 konnte zudem gezeigt werden, dass Haushalte ohne Pkw häufiger über eine Carsharing-Mitgliedschaft verfügen (ibid.). Die tatsächlichen Nutzungszahlen von Carsharing sind oft gering und Personen mit Carsharing-Option sind im normalen Alltag zu einem hohen Anteil mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes unterwegs (ibid., S. 86-87). Der Anteil der Carsharing-Mitglieder, welche mindestens wöchentlich Carsharing nutzen, hat sich von 30 % in 2017 auf 22 % in 2023 reduziert (Follmer, 2025, S. 20-21). Ebenfalls reduziert hat sich nach dieser Studie der Anteil der Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft, die über kein eigenes Auto verfügen. Das heißt, Carsharing-Fahrzeuge werden mittlerweile von vielen Haushalten als Zweit- oder Drittwagen genutzt. Die Autor*innen des MiD 2017 betonen jedoch, dass die Bedeutung des Carsharings aus dieser Erhebung heraus nicht bewertet und insb. dessen indirekte Effekte in dieser Weise nicht nachgewiesen werden könnten (Nobis & Kuhnimhof, 2018, S. 87); und auch Follmer (2025) geben in der MiD 2023-Studie an, es "bleibt offen, ob und wann diese Angebote [*gemeint sind neben dem Carsharing auch andere Sharing-Angebote wie Leih-Scooter und On-Demand-Verkehre; Anmerkung der Autoren*Autorinnen*] das ihnen zugeschriebene Potenzial erreichen und maßgebliche Teile des Autoverkehrs ersetzen können" (ibid., S. 21).

1.3 Ziele des Umweltzeichens

Vor dem im Abschnitt 1.2 geschilderten Hintergrund zielt dieses Umweltzeichen darauf ab, Carsharing-Angebote auszuzeichnen, welche so gestaltet sind, dass sie einen möglichst großen positiven Beitrag zum Umwelt-, Klima-, Ressourcen- und Gesundheitsschutz leisten und dabei eine gute Zugänglichkeit und hohe Attraktivität für potenzielle Nutzer*innen aufweisen. Dementsprechend zielt der erste Teil der in Abschnitt 3 formulierten Anforderungen auf die Teilnahmemöglichkeiten sowie den Leistungsumfang des Carsharing-Angebots für deren Nutzer*innen (Abschnitt 3.1), während nachfolgend eine größere Anzahl von Kriterien technische Anforderungen an die Fahrzeuge und die Flottenzusammensetzung definiert (Abschnitt 3.2). Schließlich wird mit der in Abschnitt 3.3 formulierten Anforderung eine Erhebungs- und Berichtspflicht eingeführt, welche zu einer besseren und besser fundierten Abschätzung der Effekte des Carsharings auf das Mobilitätsverhalten ihrer Nutzer*innen beitragen und somit helfen soll, Carsharing-Angebote zukünftig noch weiter im Hinblick auf die Förderung umweltfreundlicher Mobilität hin zu optimieren.

Das Erklärfeld lautet:



1.4 Begriffsbestimmungen

Im Folgenden werden die für diese Vergabekriterien wesentlichen Begriffe definiert. Zentrale Begriffe werden dabei aus dem Carsharinggesetz (CsgG, o.J.) entnommen bzw. diesem entlehnt (jeweils gekennzeichnet mit einem Asterisk [*]). Für die Richtigkeit der aus dem CsgG übernommenen Definitionen wird keine Gewähr übernommen; maßgeblich ist der im Bundesgesetzblatt veröffentlichte Gesetzestext selbst.

Carsharing-Fahrzeug*, ², ³: ein Kraftfahrzeug, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern*Fahrerinnen⁴ auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometertarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten und selbstständig reserviert und genutzt werden kann.

Carsharing-Anbieter*, ⁵: ein Unternehmen unabhängig von seiner Rechtsform, das Carsharing-Fahrzeuge stationsunabhängig oder stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Kunden*Kundinnen (synonym auch: Nutzer*innen/Nutzende, Teilnehmer*innen/Teilnehmende) nach allgemeinen Kriterien anbietet, wobei Mischformen der Angebotsmodelle möglich sind. Antragsteller im Sinne dieser Vergabekriterien kann nur der Carsharing-Anbieter desjenigen Carsharing-Angebots sein, für welches das Umweltzeichen beantragt wird. Die Bezeichnungen "Carsharing-Anbieter" und "Antragsteller" werden daher in diesen Vergabekriterien synonym verwendet.

stationsunabhängiges Carsharing*, ⁶: ein Angebotsmodell, bei dem die Nutzung des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf vorab örtlich festgelegte Abhol- und Rückgabestellen begonnen und beendet werden kann.

stationsbasiertes Carsharing*, ⁷: ein Angebotsmodell, das auf vorab reservierbaren Fahrzeugen und örtlich festgelegten Abhol- oder Rückgabestellen beruht.

² Im CsgG werden Wortverbindungen mit "Carsharing-" zusammengeschrieben (bspw. "Carsharingfahrzeug"). In diesen Vergabekriterien werden Wortverbindungen mit "Carsharing-" hingegen mit einem Bindestrich geschrieben (bspw. "Carsharing-Fahrzeug"), weil dies nach Auffassung der Autoren*Autorinnen die Lesbarkeit verbessert.

³ in Anlehnung an § 2 (1) Nr. 1 CsgG

⁴ Gendergerechte Sprache hat noch keinen Eingang in Gesetzestexte gefunden. Die Autoren*Autorinnen dieser Vergabekriterien erachten jedoch die Verwendung gendergerechter Sprache als notwendig.

⁵ in Anlehnung an § 2 (1) Nr. 2 CsgG

⁶ in Anlehnung an § 2 (1) Nr. 3 CsgG

⁷ in Anlehnung an § 2 (1) Nr. 4 CsgG

kombiniertes Carsharing: ein Angebotsmodell, das sowohl stationsbasiertes als auch stationsunabhängiges Carsharing umfasst.

Carsharing-Flotte: Gesamtheit der Carsharing-Fahrzeuge in der Halterschaft eines Carsharing-Anbieters, welche im Rahmen eines bestimmten Carsharing-Angebots den Carsharing-Nutzern*Nutzerinnen zur Verfügung gestellt werden. Etwaige weitere Fahrzeuge oder Flotten eines Carsharing-Anbieters, welche im Rahmen desselben Carsharing-Angebots nicht für die betreffenden Nutzer*innen zur Verfügung stehen, müssen für Außenstehende ohne Weiteres klar unterscheidbar sein. Dies betrifft sowohl das Erscheinungsbild der Fahrzeuge als auch sämtliche Beschreibungen und Medien, über welche der Carsharing-Anbieter öffentlich seine Carsharing- und ggf. sonstigen Angebote darstellt und bewirbt.

Carsharing-Angebot: technisch-organisatorische Einheit bestehend aus einer bestimmten Carsharing-Flotte eines Carsharing-Anbieters, die in einem bestimmten Carsharing-Angebotsmodell in einem bestimmten geografischen Gebiet für einen bestimmten Nutzer*innen-Kreis vorgehalten und betrieben wird und sich in jeder Hinsicht unterscheidet und abgegrenzt ist von etwaigen anderen Carsharing-Flotten desselben Carsharing-Anbieters in anderen Carsharing-Angebotsmodellen in anderen geografischen Gebieten für andere Nutzer*innen-Kreise. Alle im Rahmen eines Carsharing-Angebots durch deren Nutzer*innen buchbaren Fahrzeuge müssen ein und derselben Carsharing-Flotte angehören.

rein batterieelektrisches Fahrzeug: ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, dessen Energiewandler ausschließlich elektrische Maschinen sind und dessen Energiespeicher zumindest von außerhalb des Fahrzeuges wiederaufladbar sind.

Energiewandler: Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die dauerhaft oder zeitweise Energie von einer Form in eine andere umwandeln, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt wird.

Energiespeicher: Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die die jeweiligen Formen von Energie speichern, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden.

Pkw (Personenkraftwagen, Fahrzeugklasse M1): Fahrzeug für die Beförderung von Fahr Gästen und deren Gepäck mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrer*in-Sitz.

Leichtes Nutzfahrzeug (Fahrzeugklasse N1): Fahrzeug für die Beförderung von Gütern mit einer Gesamtmasse unter 3,5 Tonnen.

KBA-Segment: Gruppe von Fahrzeugen mit gleichen oder sehr ähnlichen optischen, technischen und marktorientierten Merkmalen. Die Eingruppierung der Fahrzeugmodelle wird durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Abstimmung mit der Automobilindustrie vorgenommen. Die Zugehörigkeit eines Fahrzeugmodells zu einem KBA-Segment ist jedoch nicht in dessen Zulassungsunterlagen hinterlegt.

Fahrzeugmodell/-modellreihe: Verkaufsbezeichnung, mit der ein Fahrzeugtyp oder eine Typgruppe einer Marke im Handel benannt wird. Sie entspricht in der Regel dem Schriftzug am Fahrzeug. Die Modellreihenzuordnung wird aufgrund der in der Typgenehmigung eingetragenen Modellverschlüsselung innerhalb der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) vorgenommen.

1.5 Gesetzliche Grundlagen

Carsharinggesetz (CsgG): Das "Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing – Carsharinggesetz (CsgG)" ist am 1. September 2017 in Kraft getreten und ermöglicht "Maßnahmen zur

Bevorrechtigung des Carsharing" (§ 1 CsgG). Es enthält neben Begriffsbestimmungen (§ 2) Regelungen zur Bevorrechtigung von Carsharing-Fahrzeugen bzw. -Nutzern*Nutzerinnen hinsichtlich des Parkens auf öffentlichen Straßen und Wegen und der damit verbundenen Gebühren (§ 3) sowie Regelungen zur Sondernutzung des öffentlichen Straßenraumes (§ 5), welche insb. die Möglichkeit und die Art der Bereitstellung gesonderter Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum betreffen. In diesem Zusammenhang definiert das CsgG auch "Allgemeine Anforderungen an das Angebot und die Fahrzeugflotte" von Carsharing-Anbietern (Teil 1 der Anlage zu § 5 Absatz 4 Satz 3), welche erfüllt sein müssen, um die Bevorrechtigungen und Sondernutzungen in Anspruch nehmen zu können. Wie die Erfüllung der vorgenannten Anforderungen nachgewiesen werden kann, ist in derselben Anlage ebenfalls geregelt (Teil 2).

EU-Verordnung 2018/858 (EU-Typgenehmigung): Die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (EU-Verordnung 2018/858, o.J.) legt u.a. die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung und das Inverkehrbringen aller neuen Fahrzeuge fest (Art. 1 Abs. 1 EU-Verordnung 2018/858). Sie ist unmittelbar verknüpft mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, in welcher die Anforderungen hinsichtlich der Emissionen im Kontext der Typgenehmigung von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) geregelt sind.

EG-Verordnung 715/2007 (EG-Emissionsklassen): In der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) (EG-Verordnung 715/2007, o.J.) sind die technischen Anforderungen bzgl. verschiedener Schadstoffemissionen (u.a. Stickoxide und Feinstaub) einschließlich der einzuhaltenden Grenzwerte, der Messverfahren und der technischen Vorrichtungen im Fahrzeug für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge geregelt, wobei das Anforderungsniveau in Klassen "Euro [Nr.]" definiert wird.

2 Geltungsbereich

Diese Vergabekriterien gelten für Carsharing-Angebote von Carsharing-Anbietern gemäß den Begriffsbestimmungen in Abschnitt 1.4.

3 Anforderungen

Mit dem auf der ersten Seite abgebildeten Umweltzeichen können Carsharing-Angebote von Carsharing-Anbietern ausgezeichnet werden, sofern diese die nachstehenden Anforderungen vollständig erfüllen.

3.1 Allgemeine Anforderungen

Die im Folgenden formulierten Anforderungen orientieren sich an den im Teil 1 der Anlage zu § 5 Absatz 4 Satz 3 Carsharinggesetz (CsgG, o.J.) definierten Anforderungen, weichen jedoch tlw. geringfügig davon ab, um im Sinne der Ziele dieses Umweltzeichens (siehe Abschnitt 1.3) ein höheres Anspruchsniveau hinsichtlich der positiven Umweltwirkungen sowie der

Gebrauchstauglichkeit und Nutzer*innen-Freundlichkeit des Carsharing-Angebots zu gewährleisten.

3.1.1 Teilnahmeberechtigung

Der Carsharing-Anbieter muss im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten jeder volljährigen Person eine Teilnahmeberechtigung gewähren. Hiervon unberührt bleiben Einschränkungen bzgl. des Führerscheinbesitzes und der Bonität der betreffenden Person gemäß der jeweiligen Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Carsharing-Anbieters.

Nachweis

Der Carsharing-Anbieter legt in Anlage 2 Dokumente (bspw. Allgemeine Geschäftsbedingungen) vor, aus welchen die Teilnahmeberechtigung von Personen am Carsharing des betreffenden Anbieters hervorgeht.

3.1.2 Mindestleistungsumfang

Der Carsharing-Anbieter garantiert den Teilnehmenden am Carsharing-Angebot folgenden Mindestleistungsumfang:

- Die Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge ist an 24 Stunden täglich ohne persönlichen Kontakt zum Carsharing-Anbieter möglich (bspw. durch eine telefonische Buchung, eine Online-Buchung oder eine Buchung per Smartphone-App in Kombination mit einem Fahrzeugzugang per App, online oder mit Schlüsselkarte oder Schlüsselbox).
- Die Carsharing-Fahrzeuge werden regelmäßig gemäß den Herstellerempfehlungen gepflegt und gewartet.
- Der Carsharing-Anbieter gewährleistet durch entsprechende Maßnahmen ein hohes Maß an Einsatzbereitschaft und Sauberkeit der Fahrzeuge. Dies kann auch entsprechende Aufrufe und Anleitungen zur Mithilfe aller Carsharing-Teilnehmenden umfassen.
- Die Teilnehmer*innen werden durch den Carsharing-Anbieter in geeigneter Weise über die Möglichkeiten und Vorteile einer umwelt-/klimaschonenden und lärmarmen Fahrweise informiert. Auch kann der Carsharing-Anbieter darüber hinaus auf die Möglichkeit von Schulungen zur umwelt-/klimaschonenden und lärmarmen Fahrweise (etwa von Fahrschulen oder anderen Anbietern) hinweisen.
- Den Teilnehmenden werden grundsätzlich keinerlei Freifahrten gewährt. Ausnahmen hiervon sind nur zulässig für Wege zum Betanken oder Laden der Batterie des Fahrzeugs, für die Fahrzeugpflege oder einmalig für Neukunden*Neukundinnen (erstmalige Teilnahme).

Nachweis

Der Carsharing-Anbieter weist die Einhaltung der Anforderungen durch die Vorlage geeigneter Dokumente (bspw. Vertragsbedingungen, Tarife, Eigenerklärungen, Teilnehmenden-Informationen oder Schulungsangebote zu umweltschonender und lärmarmen Fahrweise) in Anlage 3 nach.

3.1.3 Bereitstellung von Mobilitätsdaten

Der Carsharing-Anbieter verpflichtet sich, öffentlich zugängliche Mobilitätsdaten zur digitalen Endkunden-Beauskunftung in multimodalen öffentlichen Mobilitätsplattformen sowie für Planungszwecke der Kommunen zur Verfügung zu stellen. Hierzu gehören Informationen zu den Standorten der Carsharing-Stellplätze bzw. Geschäftsgebiete, zu den dort angebotenen Fahrzeuggrößen und zur gegenwärtigen Verfügbarkeit/Buchbarkeit. Die Nutzung dieser Daten sowie eine Weitergabe an andere digitale Datendienste oder Wettbewerber kann durch Lizenzvereinbarungen oder Registrierungspflichten geregelt werden.

Nachweis

Der Carsharing-Anbieter bestätigt in Anlage 1, in welcher Weise er Mobilitätsdaten bzgl. der Standorte seiner Carsharing-Stellplätze bzw. Geschäftsgebiete, zu den dort angebotenen Fahrzeuggrößen und zur gegenwärtigen Verfügbarkeit/Buchbarkeit sowie ggf. weitere Mobilitätsdaten für öffentliche Mobilitätsplattformen bereitstellt.

3.2 Technische Anforderungen an die Carsharing-Fahrzeuge und -Flotte

3.2.1 Sicherstellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge

Sämtliche Fahrzeuge der Flotte des Carsharing-Anbieters müssen alle vom Gesetzgeber gestellten Anforderungen zur Verkehrs- und Betriebssicherheit erfüllen.

Nachweis

Der Carsharing-Anbieter erklärt die Einhaltung der Anforderung gemäß 3.2.1 und legt in geeigneter Weise eine gültige Zulassungsbescheinigung Teil 1 für jedes Fahrzeug seiner Carsharing-Flotte in Anlage 4 vor. Enthält Feld C 1.1 der Zulassungsbescheinigung Teil 1 einen vom Namen des Antragstellers abweichenden Eintrag, wird die Haltereigenschaft durch Vorlage entsprechender Unterlagen, aus welchen die vertraglich geregelte Überlassung des Fahrzeugs durch den Eigentümer hervorgeht, sowie durch Vorlage einer auf den Carsharing-Anbieter laufenden Versicherungsbestätigung des Haftpflichtversicherers nachgewiesen.

3.2.2 Begrenzung des Stickoxidausstoßes (NO_x) bei Fahrzeugen mit Dieselmotor

Sämtliche Dieselfahrzeuge der Klasse M1 in der Carsharing-Flotte, die auf weniger als acht Sitzplätze zugelassen sind, müssen bzgl. der Stickoxid(NO_x)-Grenzwerte mindestens der EG-Emissionsklasse Euro 6d entsprechen. Sämtliche Dieselfahrzeuge der Klasse M1 in der Carsharing-Flotte, die auf acht oder mehr Sitzplätze zugelassen sind, sowie sämtliche Dieselfahrzeuge der Klasse N1 in der Carsharing-Flotte müssen bzgl. der Stickoxid(NO_x)-Grenzwerte vor dem 31.12.2026 mindestens der EG-Emissionsklasse Euro 6d-TEMP und ab dem 31.12.2026 mindestens der EG-Emissionsklasse Euro 6d entsprechen.

Nachweis

Bei Antragstellung vor dem 31.12.2026 weist der Carsharing-Anbieter bei Antragstellung für sämtliche Dieselfahrzeuge der Klasse M1 in der Carsharing-Flotte, die auf weniger als acht Sitzplätze zugelassen sind, die Einhaltung der maximalen Stickoxid(NO_x)-Emissionen gemäß der EG-Emissionsklasse Euro 6d (oder besser) und für sämtliche Dieselfahrzeuge der Klasse M1 in der Carsharing-Flotte, die auf acht oder mehr Sitzplätze zugelassen sind, sowie für sämtliche Dieselfahrzeuge der Klasse N1 in der Carsharing-Flotte die Einhaltung der maximalen Stickoxid(NO_x)-Emissionen gemäß der EG-Emissionsklasse Euro 6d-TEMP (oder besser) nach (Variante 1). Bei Antragstellung ab dem 31.12.2026 weist der Carsharing-Anbieter bei Antragstellung für den gesamten Dieselfahrzeugbestand in der Carsharing-Flotte die Einhaltung der maximalen Stickoxid(NO_x)-Emissionen gemäß der EG-Emissionsklasse Euro 6d (oder besser) nach (Variante 2).

Hat ein Carsharing-Anbieter seinen Erstantrag vor dem 31.12.2026 gestellt (Variante 1), so weist er bis spätestens 31.03.2027 für den gesamten Dieselfahrzeugbestand in der Carsharing-Flotte und dann jährlich bis spätestens 31.03. eines jeden Jahres für alle bis zum Stichtag 31.12. des Vorjahres neu in die Carsharing-Flotte aufgenommenen Dieselfahrzeuge die Einhaltung der maximalen Stickoxid(NO_x)-Emissionen gemäß der EG-Emissionsklasse Euro 6d (oder besser) nach. Hat ein Carsharing-Anbieter seinen Erstantrag ab dem 31.12.2026 gestellt (Variante 2), so weist er beginnend in 2028 jährlich bis spätestens 31.03. eines jeden Jahres für alle bis zum Stichtag 31.12. des Vorjahres neu in die Carsharing-Flotte aufgenommenen Dieselfahrzeuge die Einhaltung der maximalen Stickoxid(NO_x)-Emissionen gemäß der EG-Emissionsklasse Euro 6d (oder besser) nach. Als Nachweis für die Einhaltung der EG-Emissionsklasse Euro 6d oder besser (Varianten 1 und 2) bzw. Euro 6d-TEMP oder besser (nur Variante 1) legt der Antragsteller eine gültige Zulassungsbescheinigung Teil 1 für jedes (bei Variante 2 bei Erstantrag und bei Variante 1 bei Erstantrag und nochmals bis spätestens 31.03.2027) sowie für jedes im Vorjahr neu in die Flotte aufgenommene (jährlich jeweils bis zum 31.03.) Dieselfahrzeug in geeigneter Form in Anlage 1 vor (siehe auch Nachweis zu Anforderung unter 3.2.1).

3.2.3 Begrenzung des Partikelaustrittes (PN) bei Fahrzeugen mit Benzinmotor

Sämtliche Benzinfahrzeuge der Klassen M1 und N1 in der Carsharing-Flotte müssen bzgl. der Partikelaustritt(PN)-Grenzwerte vor dem 31.12.2026 mindestens der EG-Emissionsklasse Euro 6c und ab dem 31.12.2026 mindestens der EG-Emissionsklasse Euro 6d-TEMP entsprechen.

Nachweis

Bei Antragstellung vor dem 31.12.2026 weist der Carsharing-Anbieter für den gesamten Benzinfahrzeugbestand der Carsharing-Flotte die Einhaltung der maximalen Partikel(PN)-Emissionen gemäß der EG-Emissionsklasse Euro 6c (oder besser) nach (Variante 1). Bei Antragstellung ab dem 31.12.2026 weist der Carsharing-Anbieter für den gesamten Benzinfahrzeugbestand der Carsharing-Flotte die Einhaltung der maximalen Partikel(PN)-Emissionen gemäß der EG-Emissionsklasse Euro 6d-TEMP (oder besser) nach (Variante 2).

Hat ein Carsharing-Anbieter seinen Erstantrag vor dem 31.12.2026 gestellt (Variante 1), so weist er bis spätestens 31.03.2027 für den gesamten Benzinfahrzeugbestand in der Carsharing-Flotte

und dann jährlich bis spätestens 31.03. eines jeden Jahres für alle bis zum Stichtag 31.12. des Vorjahres neu in die Carsharing-Flotte aufgenommenen Benzinfahrzeuge die Einhaltung der maximalen Partikel(PN)-Emissionen gemäß der EG-Emissionsklasse Euro 6d-TEMP (oder besser) nach. Hat ein Carsharing-Anbieter seinen Erstantrag ab dem 31.12.2026 gestellt (Variante 2), so weist er beginnend in 2028 jährlich bis spätestens 31.03. eines jeden Jahres für alle bis zum Stichtag 31.12. des Vorjahres neu in die Carsharing-Flotte aufgenommenen Benzinfahrzeuge die Einhaltung der maximalen Partikel(PN)-Emissionen gemäß der EG-Emissionsklasse Euro 6d-TEMP (oder besser) nach. Als Nachweis für die Einhaltung der EG-Emissionsklasse Euro 6d-TEMP oder besser (Varianten 1 und 2) bzw. Euro 6c oder besser (nur Variante 1) legt der Antragsteller eine gültige Zulassungsbescheinigung Teil 1 für jedes (bei Variante 2 bei Erstantrag und bei Variante 1 bei Erstantrag und nochmals bis spätestens 31.03.2027) sowie für jedes im Vorjahr neu in die Flotte aufgenommene (jährlich jeweils bis zum 31.03.) Benzinfahrzeug in geeigneter Form in Anlage 1 vor (siehe auch Nachweis zu Anforderung unter 3.2.1).

3.2.4 Mindestanteil rein batterieelektrischer Fahrzeuge an der Carsharing-Flotte

Die Carsharing-Flotte muss erstmalig zur Antragstellung und dann jährlich bis spätestens 31.03. für das jeweils vorangegangene Jahr (Stichtag: 31.12.) einen Mindestanteil (bezogen auf die komplette Carsharing-Flotte) von rein elektrischen Fahrzeugen in folgender Höhe aufweisen:

- für 2025: 5 %
- für 2026: 8 %
- für 2027: 11 %
- für 2028: 14 %
- für 2029: 18 %
- für 2030⁸: 25 %

Nachweis

Der Carsharing-Anbieter weist erstmalig bei Antragstellung und jährlich bis spätestens 31.03. für das jeweils vorangegangene Jahr (Stichtag: 31.12.) die Zusammensetzung seiner gesamten Carsharing-Flotte nach. Dazu trägt er alle Fahrzeuge der Flotte in die Tabelle in Anlage 1 ein und vermerkt für jedes einzelne Fahrzeug die Antriebsart (Motorisierung/Energieträger: Verbrennungsmotor [Diesel, Benzin, Erdgas] oder Elektromotor [elektrischer Strom]). Zudem ist für jedes einzelne Fahrzeug eine gültige Zulassungsbescheinigung Teil 1 in geeigneter Form vorzulegen (siehe auch Nachweis zu Anforderung unter 3.2.1).

3.2.5 Abgabe von Strom aus erneuerbaren Quellen

An allen durch den Carsharing-Anbieter selbst oder im Rahmen einer Kooperation zwischen dem Carsharing-Anbieter und einem Energieversorger oder einem anderen Dritten für das Carsharing-Angebot betriebenen Ladepunkten wird ausschließlich Strom aus erneuerbaren Quellen eingesetzt.

⁸ Gilt für den Fall einer Verlängerung dieser Vergabekriterien in Verbindung mit einer Verlängerung der entsprechenden Zeichenbenutzungsverträge (siehe Abschnitt 5).

Nachweis

Der Carsharing-Anbieter weist für alle Ladepunkte an den Stellflächen der Carsharing-Fahrzeuge seiner Carsharing-Flotte den Strombezug aus erneuerbaren Quellen über die Stromkennzeichnung (100 % Strom aus erneuerbaren Energiequellen) des eingesetzten Stromtarifs in Anlage 5 nach. Bei der Nutzung erneuerbaren Eigenstroms erfolgt der Nachweis über eine Eigenerklärung des Carsharing-Anbieters.

3.2.6 Einsatz ressourcenschonender und flächensparender Fahrzeuge

Die Carsharing-Flotte des Carsharing-Anbieters:

- muss zu mindestens 70 % aus Fahrzeugen der KBA-Segmente Mini, Kleinwagen, Kompaktklasse, Van/Mini-Van, Utility bestehen; und
- muss zu mindestens 40 % aus Fahrzeugen der KBA-Segmente Mini und Kleinwagen bestehen; und
- darf keine Fahrzeuge der KBA-Segmente Sportwagen und Oberklasse enthalten.

Von dieser Anforderung ausgenommen werden (das heißt, sie werden bei der Berechnung der Carsharing-Flottenanteile nicht berücksichtigt) diejenigen Fahrzeuge in der Flotte des Carsharing-Anbieters, welche als leichte Nutzfahrzeuge (N1) oder als Pkw (M1) mit acht oder mehr Sitzplätzen zugelassen sind, wobei der Anteil dieser Fahrzeuge (N1 und M1 mit Zulassung für acht oder mehr Sitzplätze) nicht mehr als 30 % an der gesamten Flotte des Carsharing-Anbieters ausmachen darf.

Nachweis

Der Carsharing-Anbieter weist bei Antragstellung und jährlich bis spätestens 31.03. für das jeweils vorangegangene Jahr (Stichtag: 31.12.) die Einhaltung des Einsatzes ressourcenschonender und flächensparender Fahrzeuge nach. Dazu trägt er die entsprechenden Informationen bezüglich des KBA-Segments und der Anzahl der zugelassenen Sitzplätze für jedes Fahrzeug der gesamten Fahrzeugflotte in die Tabelle in Anlage 1 ein und legt für jedes einzelne Fahrzeug eine gültige Zulassungsbescheinigung Teil 1 in geeigneter Form vor (siehe auch Nachweis zu Anforderung unter 3.2.1).

3.2.7 Einsatz CO₂-emissionsarmer Pkw

Alle ab dem Zeitpunkt der Antragstellung neu in die Carsharing-Flotte aufgenommen Pkw (M1) weisen unabhängig vom Kraftstoff bzw. Antrieb CO₂-Normemissionen auf, die in ihrem jeweiligen KBA-Segment zu den besseren 50 Prozent gehören. Der entsprechende zu erfüllende CO₂-Wert ergibt sich für die KBA-Segmente Mini, Kleinwagen, Kompaktklasse, Mittelklasse, obere Mittelklasse, Utility, SUV, Geländewagen, Mini-Vans sowie Großraum-Vans aus den im Jahr 2023 erstmalig zugelassenen Pkw mit Benzin- oder Diesel-Antrieb (siehe Tabelle 1). Pkw (M1), die auf acht oder mehr Sitzplätze zugelassen sind, und Fahrzeuge des KBA-Segmentes Wohnmobile sind von dieser Anforderung ausgenommen.

Tabelle 1: maximal zulässige CO₂-Normemissionen für die einzelnen KBA-Segmente

Mini	Kleinwagen	Kompaktklasse	Mittelklasse	Utility	Obere Mittelklasse	SUV	Geländewagen	Mini-Vans	Großraum-Vans
maximale CO ₂ -Normemissionen in gCO ₂ /km									
117	126	131	143	195	155	139	168	145	151

Nachweis

Der Carsharing-Anbieter weist jährlich bis spätestens 31.03. für jedes seit Antragstellung bzw. seit dem letzten Nachweis im vorangegangenen Jahr (Stichtag: 31.12.) neu in die Carsharing-Flotte aufgenommene Fahrzeug die jeweilige CO₂-Normemission nach. Dazu trägt er alle neu in die Flotte aufgenommenen Fahrzeuge in die Tabelle in Anlage 1 ein und vermerkt für jedes einzelne Fahrzeug den Wert für die CO₂-Normemission gemäß der gültigen Zulassungsbescheinigung Teil 1, welche in geeigneter Form ebenfalls vorzulegen ist (siehe auch Nachweis zu Anforderung unter 3.2.1).

Bei Überschreitung der maximal zulässigen CO₂-Emissionen gemäß Tabelle 1, das heißt, wenn die Werte in den vorgelegten Zulassungsbescheinigungen Teil 1 über den geforderten Maximalwerten des jeweiligen Fahrzeugsegments liegen, weist der Carsharing-Anbieter entweder nach, dass die betreffende Fahrzeugbestellung vor der Veröffentlichung dieser Vergabekriterien bereits erfolgt war, oder er weist mittels geeigneter Belege (bspw. Energielabel, Angebotsliste der Fahrzeughändler bzw. -hersteller) nach, dass die schriftlich vom Fahrzeughändler oder -hersteller zum Zeitpunkt der Fahrzeugbestellung zugesagten Werte der CO₂-Normemissionen in der von ihm (dem Carsharing-Anbieter) gewählten Fahrzeugkonfiguration unterhalb der hier geforderten CO₂-Höchstwerte lagen. Liegt demnach kein Verschulden des Carsharing-Anbieters vor, weil der Fahrzeughändler oder -hersteller nicht gemäß Zusage geliefert hat, so gilt das Kriterium 3.2.7 trotzdem als erfüllt.

3.2.8 Emissionsanforderungen für Fahrzeuge mit Hybridantrieb

Für Hybridfahrzeuge, die keine Plug-in-Hybridfahrzeuge sind, gelten jeweils alle Anforderungen, wie sie in diesen Vergabekriterien für Diesel- bzw. Benzinfahrzeuge definiert sind (je nachdem, ob es sich um ein Hybridfahrzeug mit Diesel- oder Benzinantrieb handelt). Für alle Plug-in-Hybridfahrzeuge, die ab dem Zeitpunkt der Antragstellung neu in die Carsharing-Flotte aufgenommen werden, gilt, dass diese die Anforderungen der EG-Emissionsklasse Euro 6e-bis oder moderner erfüllen müssen.

Nachweis

Die Nachweisführung für alle Hybridfahrzeuge, die keine Plug-in-Hybridfahrzeuge sind, erfolgt gemäß der in diesen Vergabekriterien geforderten Nachweise für Diesel- oder Benzinfahrzeuge (je nachdem, ob es sich bei dem jeweiligen Hybridfahrzeug um ein Fahrzeug mit Diesel- oder Benzinantrieb handelt). Für jedes seit Antragstellung bzw. seit dem letzten Nachweis bis zum Stichtag 31.12. des Vorjahres neu in die Carsharing-Flotte aufgenommene Plug-in-Hybridfahrzeug weist der Carsharing-Anbieter die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte gemäß der EG-Emissionsklasse Euro 6e-bis (oder besser) jährlich bis spätestens 31.03. nach. Dazu trägt der

Antragsteller die betreffenden Plug-in-Hybridfahrzeuge in die Tabelle in Anlage 1 ein und legt als Nachweis für die Einhaltung der EG-Emissionsklasse Euro 6e-bis (oder besser) für jedes Plug-in-Hybridfahrzeug eine gültige Zulassungsbescheinigung Teil 1 in geeigneter Form vor (siehe auch Nachweis zu Anforderung unter 3.2.1).

3.2.9 Geltungsumfang der technischen Anforderungen an die Carsharing-Fahrzeuge und -flotte

Die in 3.2.1 bis 3.2.8 formulierten Anforderungen an die Carsharing-Fahrzeuge und Carsharing-Flotte des Carsharing-Anbieters gelten ausnahmslos für die gesamte Carsharing-Flotte des betreffenden Carsharing-Angebots des Carsharing-Anbieters, für welches das Umweltzeichen beantragt wird bzw. vergeben wurde. Ausgenommen sind daher nur Service-Fahrzeuge, die ausschließlich von Mitarbeitenden des Carsharing-Anbieters für Service-Zwecke genutzt werden, oder Fahrzeuge und Flotten anderer Angebote des betreffenden Carsharing-Anbieters (bspw. Fahrzeuge, die im Rahmen einer Autovermietung angeboten werden), welche jedoch für Außenstehende ohne Weiteres klar und eindeutig unterscheidbar sein müssen von den Carsharing-Fahrzeugen und der Carsharing-Flotte – mithin vom gesamten Carsharing-Angebot – des Carsharing-Anbieters, für welches das Umweltzeichen beantragt wird bzw. vergeben wurde. Dies betrifft sowohl das Erscheinungsbild der Fahrzeuge als auch sämtliche Beschreibungen und Medien, über welche der Carsharing-Anbieter öffentlich seine Angebote darstellt und bewirbt. Eine Aufteilung in zwei oder mehr Carsharing-Flotten(teile), von welchen ein oder mehrere Carsharing-Flotten(teile) ganz oder teilweise die Anforderungen aus 3.2.1 bis 3.2.8 nicht erfüllen, ist für ein und dasselbe Carsharing-Angebot nicht zulässig.

Nachweis

Der Antragsteller erklärt erstmalig bei Antragstellung und dann jährlich bis spätestens zum 31.03. in Anlage 1, ob er neben dem Carsharing-Angebot, für welches das Umweltzeichen beantragt wird bzw. vergeben wurde, weitere Angebote am Markt hat. Etwaige weitere Angebote müssen benannt und beschrieben werden. Dabei ist insbesondere anzugeben, für welche Zielgruppe, in welcher Region und mit welchen Fahrzeugen diese weiteren Angebote betrieben werden und in welcher Weise sichergestellt wird, dass diese weiteren Angebote klar und eindeutig durch Außenstehende von demjenigen Carsharing-Angebot unterschieden werden können, für welches das Umweltzeichen beantragt wird bzw. vergeben wurde.

3.3 Evaluierung der verkehrsentlastenden Wirkung des Carsharing-Angebots

Spätestens im zweiten Kalenderjahr, das auf die Bewilligung des Erstantrages auf Zeichennahme folgt, muss der Carsharing-Anbieter erstmalig die verkehrsentlastende Wirkung seines Carsharing-Angebots nach dem Evaluationsstandard des Bundesverbands Carsharing (bcs, 2025c)⁹ in

⁹ Der Evaluationsstandard "Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen" (bcs 2025c) wird vom Bundesverband Carsharing herausgegeben und umfasst eine genaue Beschreibung einer wissenschaftlich fundierten Erhebungsmethode, deren Ergebnisse empirische Hinweise u.a. dazu liefern, ob und inwieweit ein bestimmtes Carsharing-Angebot den Besitz und die Nutzung von (privaten) Pkw unter den Teilnehmenden des Carsharing reduziert sowie ob und inwieweit das Carsharing-Angebot die Nutzung anderer umweltfreundlicher Mobilitätsformen wie öffentlichen Personennahverkehr, Radfahren oder Zu-Fuß-Gehen befördert.

der jeweils aktuellsten Version¹⁰ messen und die Ergebnisse bis spätestens 31.03. des darauffolgenden Jahres (also spätestens im dritten Kalenderjahr nach Bewilligung des Erstantrages) vorlegen; die Durchführung der Evaluation und Vorlage der Evaluationsergebnisse ist mindestens alle vier Jahre zu wiederholen (Variante 1). Hat der Antragsteller innerhalb eines Zeitraumes von maximal 24 Monaten vor seiner Erstantragstellung bereits die verkehrsentlastende Wirkung seines Carsharing-Angebots nach dem Evaluationsstandard des Bundesverbands Carsharing (bcs, 2025c) in der jeweils aktuellsten Version gemessen und legt die Evaluationsergebnisse mit seinem Erstantrag vor, so beginnt für diesen Carsharing-Anbieter der Vier-Jahres-Turnus für die Wiederholungsevaluation(en) mit dieser letzten vor der Erstantragstellung durchgeführten Evaluation (Variante 2). Das durch die Evaluation abgedeckte Untersuchungsgebiet muss deckungsgleich sein mit dem Gebiet (Städte, Gemeinden, Landkreise), in welchem das Carsharing-Angebot, für welches der Carsharing-Anbieter das Umweltzeichen beantragt hat bzw. für welches das Umweltzeichen vergeben wurde, vorgehalten wird.

Nachweis

Der Antragsteller/Zeichennehmer führt die Messung der verkehrsentlastenden Wirkung seines Carsharing-Angebotes gemäß dem Evaluationsstandard des Bundesverbands Carsharing (bcs, 2025c) in der jeweils aktuellsten Version durch und lässt sich die Konformität der Durchführung einschließlich der Auswertung und Ergebnisdarstellung gemäß den Vorgaben im Evaluationsstandard selbst durch den Bundesverband Carsharing schriftlich bestätigen. Der Evaluationsbericht und die Konformitätsbestätigung des Bundesverbands Carsharing sind der RAL GmbH schriftlich bis spätestens 31.03. des dritten, siebten usw. Jahres nach Bewilligung des Erstantrages auf Zeichennahme (Variante 1) bzw. mit dem Erstantrag und dann bis spätestens 31.03. des fünften, neunten usw. Jahres, das auf das Jahr der zuletzt durchgeführten Evaluation folgt (Variante 2), vorzulegen.

3.4 Verwendung des Umweltzeichens in Verbindung mit dem Namen oder Logo des Carsharing-Anbieters oder des Carsharing-Angebots

Der Antragsteller verpflichtet sich, das Umweltzeichen *ausschließlich in Verbindung* mit seinem Namen bzw. Logo als Carsharing-Anbieter bzw. mit dem Namen bzw. Logo des Carsharing-Angebots an den Carsharing-Stationen, auf Druckschriften, sonstigen Werbematerialien und in digitalen Medien (für bzw. bezogen auf das Carsharing-Angebot) sowie auf den Carsharing-Fahrzeugen abzubilden. Grundsätzlich gilt, dass das Carsharing-Angebot *als Dienstleistung* mit dem Umweltzeichen ausgezeichnet wird und nicht etwa die Carsharing-Fahrzeuge oder der Carsharing-Anbieter als Unternehmen allein bzw. insgesamt. Der Carsharing-Anbieter hat unbedingt dafür Sorge zu tragen, dass das Umweltzeichen ausschließlich auf solchen Fahrzeugen, Stationen, Druckschriften, Internetseiten oder in App-Oberflächen und sonstigen Medien abgebildet oder erwähnt wird, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem ausgezeichneten Carsharing-Angebot stehen. Überdies muss das Umweltzeichen *immer unmittelbar neben* dem

¹⁰ Zum Redaktionsschluss dieser Version der Vergabekriterien ist die aktuellste Ausgabe des Evaluationsstandards des Bundesverbands Carsharing die Version 1.2.1 vom April 2025: Bundesverband Carsharing (2025c): Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen – Evaluationsstandard. PDF-Dokument zum Download unter: https://www.carsharing.de/sites/default/files/download/2025-04/Evaluationsstandard%20Verkehrsentlastende%20Wirkung%20von%20Carsharing%20messen_2025_V1.2.1_0.pdf [letzter Zugriff am: 07.07.2025].

Markennamen oder Logo des Carsharing-Anbieters bzw. des ausgezeichneten Carsharing-Angebots erscheinen. Es darf weder für Teilnehmende am Carsharing-Angebot noch für Außenstehende der Eindruck erweckt werden, das Umweltzeichen sei vergeben worden für ein Fahrzeug als solches; oder für einen Carsharing-Anbieter als solchen; oder für andere (Carsharing-)Angebote des Carsharing-Anbieters, die nicht die Anforderungen dieser Vergabekriterien vollumfänglich erfüllen und damit nicht Teil des ausgezeichneten Carsharing-Angebots sind.

Nachweis

Der Antragsteller erklärt die Einhaltung dieser Anforderung schriftlich in Anlage 1 und weist alle Verwendungen des Umweltzeichens in Anlage 6 anhand von Abbildungen bei Antragstellung sowie jährlich bis spätestens 31.03. nach. Sofern bzw. sobald der Antragsteller neben dem Carsharing-Angebot, für das das Umweltzeichen beantragt wird bzw. vergeben wurde, weitere Angebote betreibt, sind in Anlage 7 Designbeispiele der Fahrzeuge sowie der Medien, über welche diese weiteren Angebote kommuniziert werden (bspw. Schilder, Druckschriften, Internetseiten und andere digitale Dokumente sowie App-Oberflächen) vorzulegen. Es wird empfohlen, die RAL GmbH im Vorfeld einer geplanten Einführung weiterer Angebote zu kontaktieren, sollte der Carsharing-Anbieter nach bereits erfolgter Antragstellung oder Vergabe des Umweltzeichens für sein Carsharing-Angebot die Etablierung weiterer Angebote planen. So kann im Vorfeld eruiert werden, ob und wie eine diesen Vergabekriterien entsprechende Verwendung des Umweltzeichens sichergestellt werden kann.

3.5 Ausblick

Es steht zu erwarten, dass die Dynamik der Veränderungen im Mobilitätssektor in den kommenden Jahren an Intensität zunehmen wird. Aufgrund politischer Zielsetzungen insbesondere im Klimaschutz, einhergehend mit entsprechenden Investitionen sowie der parallel fortschreitenden technischen Entwicklung, wird sich wahrscheinlich insb. die Situation der Elektromobilität im Jahr 2030 deutlich von der heutigen unterscheiden. Wie genau und in welchem Tempo sich diese Entwicklungen jedoch vollziehen werden, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden, weswegen erst im Zuge der nächsten Revision des Umweltzeichens entsprechende Analysen und Bewertungen vorgenommen werden können. Es ist jedoch schon jetzt absehbar, dass die in Abschnitt 3.2.4 festgelegten Quoten für den Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge in den Carsharing-Flotten weiter erhöht werden, um auch in Zukunft Elektromobilität ambitioniert zu fördern. Darüber hinaus wird geprüft werden, ob und in welcher Weise sich Kriterien definieren lassen, anhand derer Carsharing-Angebote hinsichtlich ihrer Wirkung in Richtung einer Stärkung des Umweltverbundes und einer Reduktion des Autoverkehrs bewertet und aus denen entsprechende Anforderungen für besonders umweltentlastende Carsharing-Angebote abgeleitet werden können. Schließlich sollen im Rahmen der nächsten Revision auch soziale Belange wie bspw. die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten der Carsharing-Unternehmen und ihrer etwaigen nachgeschalteten Dienstleister geprüft und ggf. entsprechende Anforderungen formuliert werden.

4 Zeichennehmer und Beteiligte

Zeichennehmer sind Carsharing-Anbieter, welche Carsharing-Angebote als Dienstleistung gemäß der Abschnitte 1.4, 2 und 3 dieser Vergabekriterien anbieten.

Beteiligte am Vergabeverfahren:

- RAL gGmbH für die Vergabe des Umweltzeichens Blauer Engel,
- das Bundesland, in dem sich die Produktionsstätte des Antragstellers befindet,
- das Umweltbundesamt, das nach Vertragsschluss alle Daten und Unterlagen erhält, die zur Beantragung des Blauen Engel vorgelegt wurden, um die Weiterentwicklung der Vergabekriterien fortführen zu können.

5 Zeichenbenutzung

Die Benutzung des Umweltzeichens durch den Zeichennehmer erfolgt aufgrund eines mit der RAL gGmbH abzuschließenden Zeichenbenutzungsvertrages.

Im Rahmen dieses Vertrages übernimmt der Zeichennehmer die Verpflichtung, die Anforderungen gemäß Abschnitt 3 für die Dauer der Benutzung des Umweltzeichens einzuhalten.

Für die Kennzeichnung von Produkten gemäß Abschnitt 2 werden Zeichenbenutzungsverträge abgeschlossen. Die Geltungsdauer dieser Verträge läuft bis zum 31.12.2030.

Sie verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, falls der Vertrag nicht bis zum 31.03.2030 bzw. 31.03. des jeweiligen Verlängerungsjahres schriftlich gekündigt wird.

Eine Weiterverwendung des Umweltzeichens ist nach Vertragsende weder zur Kennzeichnung noch in der Werbung zulässig. Noch im Handel befindliche Produkte bleiben von dieser Regelung unberührt.

Der Zeichennehmer kann die Erweiterung des Benutzungsrechtes für das kennzeichnungsberechtigte Produkt bei der RAL gGmbH beantragen, wenn es unter einem anderen Marken-/Handelsnamen und/oder anderen Vertriebsorganisationen in den Verkehr gebracht werden soll.

In dem Zeichenbenutzungsvertrag ist festzulegen:

- Zeichennehmer ({Hersteller}{Hersteller/Vertreiber})
- Marken-/Handelsname, Produktbezeichnung
- Inverkehrbringer (Zeichenanwender), d. h. die Vertriebsorganisation.

© 2025 RAL gGmbH, Bonn

Anhang A Zitierte Gesetze und Normen, Literatur

- Allekotte, M., F. Bergk, Ki. Biemann, C. Deregowski, W. Knörr, H.-J. Althaus, D. Sutter, T. Bergmann, 2020. Ökologische Bewertung von Verkehrsarten - Abschlussbericht (FKZ: 3716581060) [UBA TEXTE 156/2020], Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.
- bcs, Bundesverband Carsharing, 2025a. Carsharing Statistik. [Internetseite] URL: <https://carsharing.de/carsharing-statistik> [Zugriff am 12.03.2025].
- bcs, Bundesverband Carsharing, 2025b. Statistik Zeitreihen [PDF Dokument]. Download: https://carsharing.de/sites/default/files/download/2025-03/bcs_CS-Statistik%20Zeitreihe%202025_0.pdf [Zugriff am 12.03.2025]
- bcs, Bundesverband Carsharing (Hrsg.), 2025c. Verkehrsentlastende Wirkung von Carsharing messen – Evaluationsstandard (Version 1.2.1, April 2025) [PDF-Dokument]. Download: https://www.carsharing.de/sites/default/files/download/2025-04/Evaluationsstandard%20Verkehrsentlastende%20Wirkung%20von%20Carsharing%20messen_2025_V1.2.1_0.pdf [Zugriff am 07.07.2025]
- Ceccato, R. & Diana, M., 2021. Substitution and complementarity patterns between traditional transport means and car sharing: a person and trip level analysis. *Transportation*, Vol. 48, S. 1523-1540.
- Chicco, A., Diana, M., Loose, W. & Nehrke, G., 2022. Comparing car ownership reduction patterns among members of different car sharing schemes operating in three German inner-city areas. *Transportation Research Part A*, Vol. 163, S. 370-385.
- CsgG, Carsharinggesetz [ohne Jahr]. Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz vom 5. Juli 2017 [BGBl. I S. 2230], das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 [BGBl. I S. 3091] geändert worden ist).
- EG-Verordnung 715/2007, [ohne Jahr]. Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6). (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).
- Esfandabadi, Z. S., Ravina, M., Diana, M. & Zanetti, M. C., 2020. Conceptualizing environmental effects of carsharing services: A system thinking approach. *Science of the Total Environment*, Vol. 745, S. 141129.
- EU-Verordnung 2018/858, [ohne Jahr]. Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung [...] von Kraftfahrzeugen [...], zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG. (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).
- Follmer, R., 2025. Mobilität in Deutschland – MiD, Kurzbericht (Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr [FE-Nr. VB600001]), Bonn, Berlin.
- Göddecke, D., Krauss, K. & Gnann, T., 2022. What is the role of carsharing toward a more sustainable transport behavior? Analysis of data from 80 major German cities. *International Journal of Sustainable Transportation*, Vol. 16(9), S. 861-873.

- Jain, T., Johnson, M. & Rose, G., 2020. Exploring the process of travel behaviour change and mobility trajectories associated with car share adoption. *Travel Behaviour and Society*, Vol. 18, S. 117-131.
- Jain, T., Rose, G. & Johnson, M., 2022. Changes in private car ownership associated with car sharing: gauging differences by residential location and car share typology. *Transportation*, Vol. 49, S. 503-527.
- Kurisu, K., Tsuji, K., Nakatani, J. & Moriguchi, Y., 2023. What are important factors to determine CO₂ reduction by car sharing? Simulation of car-sharing impact in cities with different car dependencies considering variable uncertainty. *Resources, Conservation & Recycling*, Vol. 193, S. 106967.
- Liao, F., Molin, E., Timmermans, H. & van Wee, B., 2020. Carsharing: the impact of system characteristics on its potential to replace private car trips and reduce car ownership. *Transportation*, Vol. 47, S. 935-970.
- Nobis, C. & Kuhnimhof, T., 2018. Mobilität in Deutschland – MiD, Ergebnisbericht (Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur [FE-Nr. 70.904/15]), Bonn, Berlin.
- Rohs, M., Flore, G., Schubert, M. & Schäfer, P. K., 2023. Mobilitätskonzepte für einen nachhaltigen Stadtverkehr 2050: Metaanalyse, Maßnahmen und Strategien – Abschlussbericht AP 1 - AP 4 (FKZ: 3717581030) [UBA TEXTE 12/2023], Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.
- Umweltbundesamt, 2017. Die Stadt für Morgen: Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt [2. Auflage], Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.
- Vejchodská, E., Foltýnová, H. B. & Rybičková, A., 2024. Carsharing users' behaviour and attitudes. The role of car availability in households. *Transportation*, Vol. 51, S. 1785-1807.
- Vélez, A. M. A., 2024. Environmental impacts of shared mobility: a systematic literature review of life-cycle assessments focusing on car sharing, carpooling, bikesharing, scooters and moped sharing. *Transport Reviews*, Vol. 44(3), S. 634-658.
- Witte, J.-J. et al., 2024. Car sharing user groups and their changes in car ownership: A latent cluster analysis. *Journal of Cleaner Production*, Vol. 484, S. 144334.
- World Bank, 2024. Urbanisierungsgrad in Deutschland von 1990 bis 2023 (Anteil der Stadtbewohner an der Gesamtbevölkerung) [Graph, 28. Juni, 2024], [Internetseite] <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/662560/umfrage/urbanisierung-in-deutschland/> [Zugriff am 12.03.2025]: Statista.
- Xu, J., van Lierop, D. & Ettema, D., 2024. Dynamics in residential relocation, car ownership, and carsharing adoption in neighborhoods with a high prevalence of carsharing. *Cities*, Vol. 146, S. 104770.
- Yoshizawa, D., Nakamoto, Y. & Kagawa, S., 2023. Reduction of life-cycle CO₂ emissions by expanding car-sharing services: A case study on Japan. *Journal of Environmental Management*, Vol. 344, S. 118637.