

Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum

Carsharing senkt den Parkdruck und entlastet den öffentlichen Raum. Immer mehr Kommunen in Deutschland weisen deshalb Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum aus. In diesem Fact Sheet erläutern wir die rechtlichen und operativen Grundlagen für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum, gehen auf Best-Practices für die Umsetzung ein und informieren über die Gebührengestaltung für zugeordnete Stellplätze.



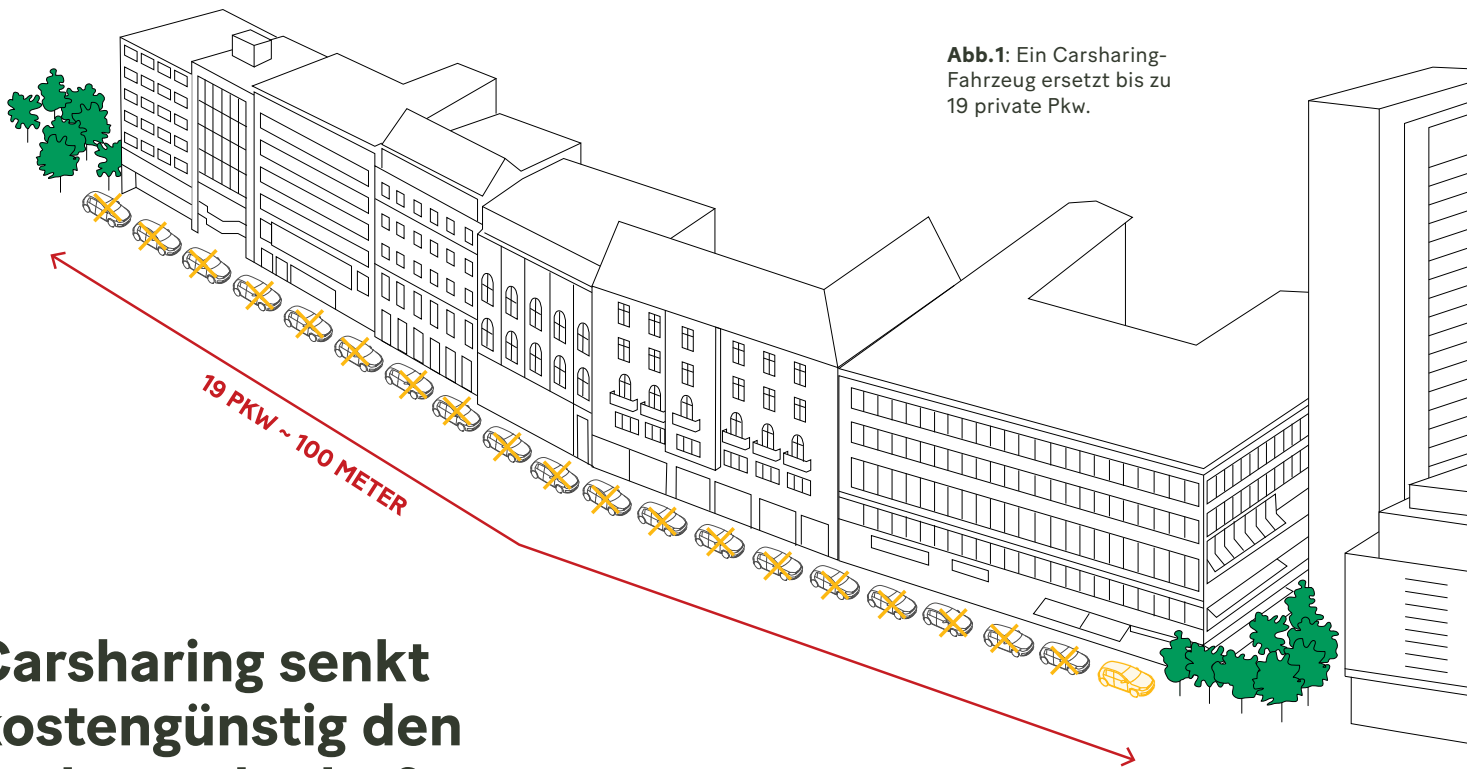


Abb.1: Ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 19 private Pkw.

Carsharing senkt kostengünstig den Parkraumbedarf

Am Carsharing teilnehmende Haushalte schaffen ihren privaten Pkw häufig ab oder verzichten auf eine Neuanschaffung. Deshalb führt die Stationierung eines Carsharing-Fahrzeugs in einer Wohnstraße regelmäßig dazu, dass der Parkraumbedarf in der Umgebung sinkt. Messungen in über 20 Städten haben gezeigt, dass ein Carsharing-Fahrzeug stationsbasierter oder kombinierter Carsharing-Anbieter im Durchschnitt 11 private Pkw ersetzt. Immer mehr Kommunen wollen dieses Entlastungspotenzial nutzen und fördern deshalb die Ansiedelung und den Ausbau von Carsharing-Angeboten durch die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum.¹

Bedarf der stationsbasierten Anbieter für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum hoch.

- Das Ab- und Bereitstellen von Fahrzeugen des free-floating Carsharing gilt in Deutschland als Parken im Sinne der Straßenverkehrsordnung. Die Anbieter dürfen ihre Fahrzeuge auf allen Parkplätzen für die Allgemeinheit im öffentlichen Raum bereitstellen. Entsprechend ist der Bedarf für speziell ausgewiesene Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum beim free-floating Carsharing gering. Die Anbieter werden durch niedrige oder pauschalierte Parkgebühren mehr gefördert.

Das Ziel: Carsharing im öffentlichen Raum bereitstellen

Um schnell viele Haushalte für den Einstieg ins Carsharing zu interessieren, ist die Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum zentral. Denn dadurch wird die Verfügbarkeit des Carsharing-Angebots auch für Nicht-Kund*innen sofort sichtbar. Die unterschiedlichen Carsharing-Varianten haben unterschiedliche Voraussetzungen für die Bereitstellung von Fahrzeugen im öffentlichen Raum und deshalb auch unterschiedlichen Bedarf für spezielle Carsharing-Stellplätze.

- Beim stationsbasierten Carsharing werden die Fahrzeuge an festgelegten Abhol- und Rückgabeorten bereitgestellt. Sollen diese Orte im öffentlichen Straßenraum liegen, dann müssen sie durch die Kommune aus dem Gemeingebrauch herausgenommen und als Carsharing-Stellplätze ausgewiesen werden. Entsprechend ist der

Carsharing-Varianten

Beim **stationsbasierten Carsharing** stehen die Autos wohnungsnah auf festen Stellplätzen. Kund*innen holen den Wagen dort ab, nach der Fahrt bringen sie ihn dorthin zurück.

Beim **free-floating Carsharing** stehen die Autos innerhalb eines definierten Geschäftsgebiets zufällig verteilt. Kund*innen orten einen Wagen mit dem Smartphone und stellen ihn nach der Fahrt irgendwo innerhalb des Geschäftsgebiets wieder ab.

In **kombinierten Carsharing-Systemen** werden stationsbasierte und free-floating Fahrzeuge von einem Anbieter aus einer Hand angeboten.

¹ Weitere Informationen zur Wirkung des Carsharing finden Sie im Fact Sheet „Verkehrsentlastung durch Carsharing“ des bcs.

Immer mehr Kommunen richten Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum ein

Die Zahl der Kommunen, die Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum schaffen, ist von 53 im Jahr 2018 auf 202 im Jahr 2025 angestiegen (+ 281 Prozent). Die Zahl der geschaffenen Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum stieg im selben Zeitraum von 1.134 auf 6.782 (+ 498 Prozent).

Vor allem in Großstädten werden Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum umgesetzt: 48 der 83 Kommunen mit 100.000 oder mehr Einwohner*innen hatten im Jahr 2025 solche Stellplätze ausgewiesen (58 Prozent). Von den übrigen 10.692 Kommunen mit weniger als 100.000 Einwohner*innen hatten 154 Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum geschaffen (1,4 Prozent).

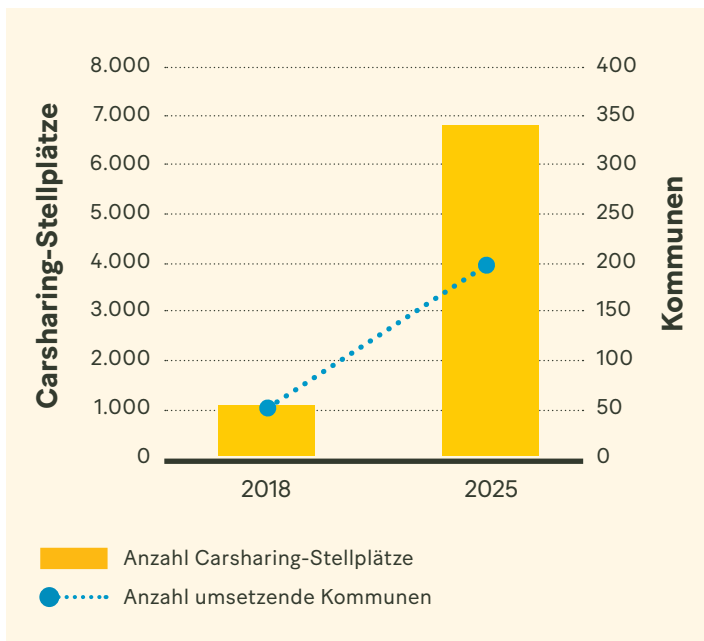


Abb. 2: Zahl der Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum und der umsetzenden Kommunen in Deutschland, 2018 und 2025

Zwei Arten von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum

Im Jahr 2017 ist das „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG)“ in Deutschland in Kraft getreten. Das CsgG schafft eine bundeseinheitliche Rechtsgrundlage für zwei Arten von Carsharing-Stellplätzen:

1.

Kommunen können einem einzelnen Carsharing-Anbieter **zugeordnete Carsharing-Stellplätze** im öffentlichen Raum

als straßenrechtliche Sondernutzung genehmigen (§5 CsgG). Solche Stellplätze können stationsbasierte Carsharing-Anbieter als Abhol- und Rückgabeorte für ihre Fahrzeuge nutzen. Da der Bund die straßenrechtliche Regelungskompetenz nur für Straßen in seiner Straßenbaulast hat, beschränkt sich die Möglichkeit zur Erlaubnis von Sondernutzungen im CsgG auf Stellplätze an Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen. Nahezu alle Bundesländer haben jedoch mittlerweile für Straßen in der Baulast der Länder und Kommunen an § 5 CsgG orientierte Landesregelungen geschaffen. Im Jahr 2025 gab es in Deutschland 4.485 zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum.

2.

Kommunen können **allgemeine Carsharing-Stellplätze** im öffentlichen Straßenraum ausweisen (§ 3 (2) CsgG). Diese Stellplätze kann jedes Carsharing-Fahrzeug, das eine amtliche Kennzeichnung nach CsgG besitzt, in Anspruch nehmen. Fahrzeuge des free-floating Carsharing können auf diesen Stellplätzen bereitgestellt oder nach einer Nutzung dort zurückgegeben werden. Fahrzeuge des stationsbasierten Carsharing können dort während der Nutzung parken. Wenn es mehrere Anbieter oder ein kombiniertes Angebot in einer Stadt gibt, eignen sich die allgemeinen Carsharing-Stellplätze jedoch nicht als Abhol- und Rückgabeorte für stationsbasiertes Carsharing. Denn dann entstehen in der Praxis erhebliche Nutzungskonflikte auf den Stellflächen. Insbesondere in Großstädten kommen die allgemeinen Carsharing-Stellplätze daher vor allem dem free-floating Carsharing zugute. Im Jahr 2025 gab es in Deutschland 2.297 allgemeine Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum.

Sondernutzungsgebühren für zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum

Das Parken auf allgemeinen Carsharing-Stellplätzen ist für alle Carsharing-Fahrzeuge kostenlos. Für zugeordnete Carsharing-Stellplätze erheben einige Kommunen jedoch Sondernutzungsgebühren.

Das Verwaltungsgericht Leipzig hat im Jahr 2025 in einer Entscheidung zur Höhe von Sondernutzungsgebühren für Carsharing festgestellt, dass die Gemeinde bei der Gebührensatzung neben der Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs und dem wirtschaftlichen Interesse des Sondernutzenden zusätzlich den Fördergedanken berücksichtigen muss. Denn die Carsharing-Gesetzgebung sei „letztlich mit dem Ziel formuliert worden, das Carsharing zu fördern“ (VG Leipzig, Urteil vom 12.02.2025, AZ 1 K 2286/24).

Der Bundesverband Carsharing hat im Frühjahr 2025 eine Umfrage zur Höhe der Sondernutzungsgebühren für zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum in deutschen Kommunen durchgeführt. Insgesamt haben 66 Kommunen die Umfrage beantwortet. In 27 Kommunen wird keine Sondernutzungsgebühr für zugeordnete Stell-

Wie hoch sind Sondernutzungsgebühren für Carsharing?

Verbrenner-Fahrzeuge	E-Fahrzeuge
Beste Lage 33,50 Euro	Beste Lage 10,09 Euro
Schlechteste Lage 17,26 Euro	Schlechteste Lage 4,91 Euro
Keine Gebühr in 41 % der Kommunen	

Ergebnis einer Befragung in 66 Kommunen, alle Angaben pro Monat und Fahrzeug

Tab. 1: Durchschnittliche Sondernutzungsgebühren für zugeordnete Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum

plätze im öffentlichen Raum erhoben. Meist handelt es sich hier um kleinere Kommunen, doch es befinden sich auch einige Großstädte in dieser Gruppe. In 39 Kommunen wird eine Gebühr erhoben. Die Gebührenstruktur ist dabei unterschiedlich. Die meisten Kommunen erheben für alle Stellplätze die gleiche Gebühr. Einige Kommunen ordnen die Stellplätze nach Lagequalität in Klassen ein und erheben Gebühren entsprechend dieser Einordnung. Zusätzlich unterscheiden einige Kommunen zwischen der Bereitstellung von Verbrenner- und E-Fahrzeugen auf den Stellplätzen. Für E-Fahrzeuge wird dann eine reduzierte Gebühr erhoben oder die Gebühr wird ganz erlassen.

Betrachtet man nur jene Kommunen, die eine Gebühr erheben, so liegt die Gebühr für die Bereitstellung von Verbrenner-Fahrzeugen auf Stellplätzen der besten Lageklasse im Mittel aller Kommunen bei 33,50 Euro pro Monat und Carsharing-Stellplatz. Für die schlechteste Lageklasse werden im Mittel 17,26 Euro pro Monat und Stellplatz fällig.

Für E-Fahrzeuge liegen die Mittelwerte bei 10,09 und 4,91 Euro pro Monat und Stellplatz.

Beschilderung für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum

Mit der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde das Sinnbild „Carsharing“ als amtliches Zusatzzeichen 1010-70 in die Straßenverkehrsordnung eingeführt. Als Zusatz zum Verkehrszeichen „Parken“ (VZ 314, 314.1 oder 315) können damit allgemeine Carsharing-Stellplätze gekennzeichnet werden. Auf den so gekennzeichneten Stellplätzen dürfen nur Carsharing-Fahrzeuge mit einer amtlichen Carsharing-Plakette parken. Für alle anderen Verkehrsteilnehmenden ist das Parken dort verboten.

Wird die Schilderkombination mit einem weiteren Zusatzschild mit dem Namen des Carsharing-Anbieters ergänzt, dürfen auf dem so beschilderten Parkplatz nur die Fahrzeuge des bezeichneten Anbieters abgestellt werden. Diese Beschilderung ist immer verbunden mit einer straßenrechtlichen Sondernutzungsgenehmigung für den Anbieter.

Der Bundesverband Carsharing empfiehlt, die amtliche Schilderkombination durch ein nicht amtliches Schild zu ergänzen. Denn viele Verkehrsteilnehmende kennen nach wie vor die Bedeutung der Carsharing-Beschilderung nicht und parken trotz Beschilderung auf Carsharing-Stellplätzen. In Gebieten mit hohem Parkdruck ist außerdem eine Bodenmarkierung mit dem Schriftzug „Carsharing“ sinnvoll.

In Baden-Württemberg hat die Landesregierung zudem eine Schilderkombination für zulässig erklärt, die das Carsharing-Schild statt mit einem Parken-Schild mit einem absoluten Halteverbot (VZ 283) verbindet. Diese Kombination drückt deutlicher aus, dass das Parken für andere Fahrzeuge auf dem gekennzeichneten Stellplatz verboten ist.

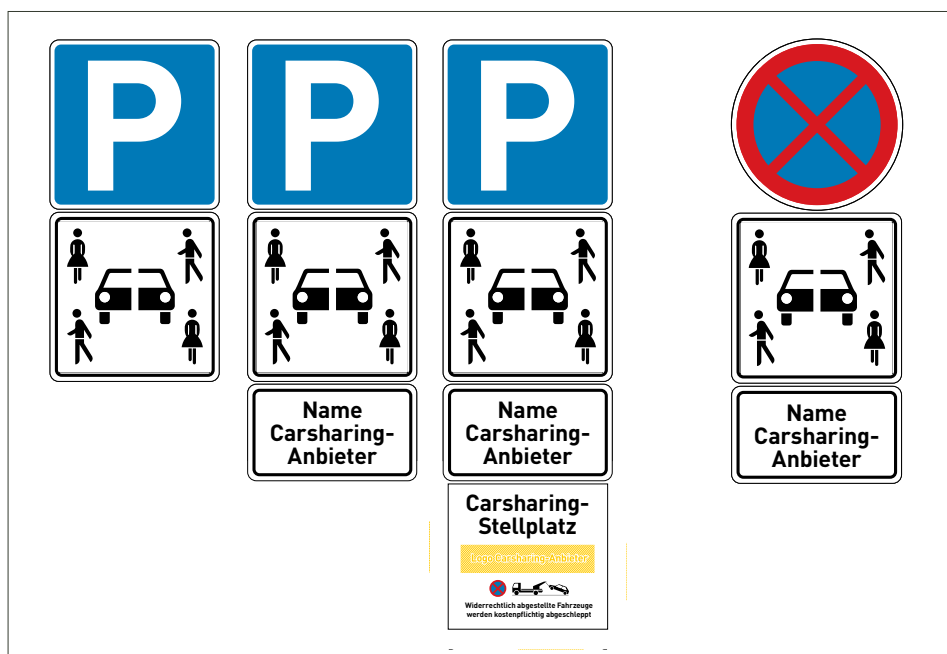


Abb. 3: Beschilderung von Carsharing-Stellplätzen, von links: StVO-Beschilderung für allgemeine Carsharing-Stellplätze, für anbieterspezifisch zugeordnete Carsharing-Stellplätze und mit nicht-amtlichem Zusatzschild laut Empfehlung des bcs; ganz rechts Carsharing-Schild mit Halteverbotschild (zulässig in Baden-Württemberg)

Best Practice für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum

Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum sind vor allem für stationsbasiertes Carsharing wichtig. Denn diese Carsharing-Variante ist ohne solche Stellplätze auf private Flächen verwiesen – häufig Hinterhöfe, Tiefgaragen und Parkhäuser, in denen das Angebot für Nicht-Nutzende nicht sichtbar ist. Stellplätze für free-floating Carsharing können im öffentlichen Raum sinnvoll sein, wenn bestimmte Orte häufig von Nutzenden dieser Carsharing-Variante angesteuert werden und der Parkdruck dort hoch ist.

Damit das Carsharing seine verkehrsentlastende Wirkung entfaltet, muss es möglichst direkt mit dem privaten Pkw konkurrieren. Da die meisten mit dem Pkw zurückgelegten Wege in Wohnnähe beginnen und enden, müssen auch Carsharing-Fahrzeuge **möglichst wohnungsnah** bereitgestellt werden. Carsharing-Stellplätze sollten daher möglichst in Wohngebieten liegen.

Für die Verteilung von Carsharing-Stellplätzen in einem Stadtgebiet gilt, dass sie ein engmaschiges Netz von Carsharing-Stationen mit jeweils maximal 400 Meter Einzugsgebiet bilden sollten. Die Einzugsgebiete der Stationen sollten direkt aneinander angrenzen oder sich überschneiden. Bei der Realisierung eines solchen Stationsnetzes können Stationen im öffentlichen Raum und öffentlich zugängliche Stationen im privaten Raum gemeinsam betrachtet werden.

Die **Größe von Carsharing-Stationen** orientiert sich an der Nachfrage in der Umgebung. In nachfragestarken innenstadtnahen Lagen können Stationen 20 Stellplätze und mehr umfassen. Solche großen Stationen sind allerdings meist besser in Parkhäusern oder Tiefgaragen

untergebracht. Im öffentlichen Straßenraum ist ein Netz aus kleineren Stationen mit 2 bis 4 Fahrzeugen optimal, um möglichst flächendeckend zu zeigen, dass Carsharing vor Ort verfügbar ist.

Eine wohnungsnah und verdichtete Bereitstellung der Carsharing-Fahrzeuge lässt sich nicht allein mit **Mobilstationen an ÖPNV-Knoten und -Haltepunkten** erreichen. Für eine flächendeckende Versorgung sind kleinere, ÖPNV-unabhängige Carsharing-Stationen wichtig, die direkt in Wohnstraßen Platz finden. Stationen an ÖPNV-Haltestellen und -Knoten sind allerdings optimal als „**Keimzellen**“ für die **Expansion** eines Carsharing-Angebots in bisher nicht erschlossene Gebiete.

Carsharing-Stationsnetze müssen **organisch wachsen**, wenn der

Betrieb eigenwirtschaftlich bleiben soll. Eine ganze Kommune auf einen Schlag mit Carsharing-Stationen zu versorgen, gelingt in der Regel nur, wenn die Kommune das Angebot bestellt.

Vor der **Erstellung eines Stellplatzkonzepts** für Carsharing sollten Kommunen eine Markterkundung durchführen. Denn kein Planungsbüro kann die Expertise der Carsharing-Anbieter vor Ort ersetzen.

Zuteilungsverfahren für Carsharing-Stellplätze sollten so einfach wie möglich gestaltet sein. Das erhöht die Chance, interessierte Anbieter zu finden. Da Carsharing in der Regel eigenwirtschaftlich betrieben werden kann und soll, sind komplexe ÖPNV-Ausschreibungen für Carsharing-Ausschreibungen kein Vorbild.

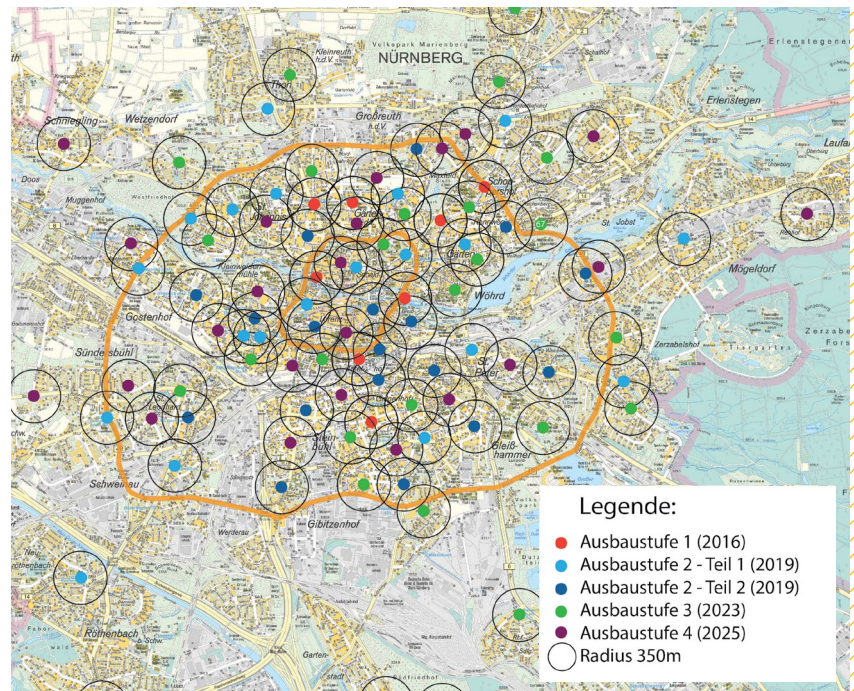


Abb. 4: Beispiel Nürnberg: Stationsnetz mit (vereinfacht dargestellten) Einzugsgebieten, Stand 2025

Publikationen

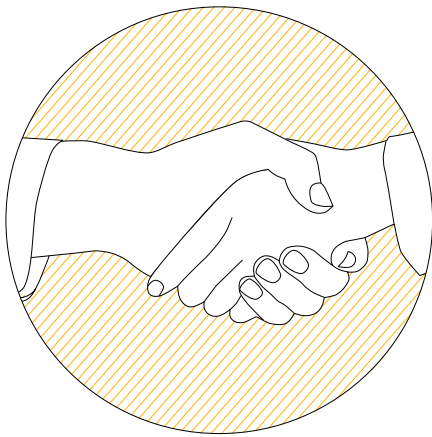
Strategie-Ratgeber



Leitfaden



Vorlage



Beratung des bcs

Vom einmaligen Strategie-Gespräch
bis zur Erstellung eines Carsharing-
Stellplatzkonzepts für die Gemeinde

Kontakt

Bundesverband Carsharing e.V.
Schönhauser Allee 141 B
10437 Berlin
www.carsharing.de
info@carsharing.de
LinkedIn: @bundesverbandcarsharing