

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Reinhard Naumann (SPD)

vom 10. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. September 2026)

zum Thema:

Carsharing in Berlin

und **Antwort** vom 28. September 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Sep. 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Reinhard Naumann (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27168
vom 10.09.2026
über Carsharing in Berlin

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Auf welcher Rechtsgrundlage nutzen die Carsharing-Firmen das öffentliche Straßenland in Berlin?

Antwort zu 1:

Das stationsunabhängige Carsharing im öffentlichen Straßenland ist dem Gemeingebrauch der zum Kraftfahrzeugverkehr gewidmeten Straßen zuzuordnen. Die Teilnahme am Verkehr erfolgt unter Beachtung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Beim stationsbasierten Carsharing ist für die Einrichtung von Carsharing-Stationen auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen der Anwendungsbereich des § 11a Berliner Straßengesetz (BerlStrG) eröffnet. Die notwendige Sondernutzungserlaubnis kann danach erteilt werden, wenn dieser überwiegende öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Bei der Entscheidung, ob eine Sondernutzungserlaubnis erteilt wird, sind gegenläufige Belange der verschiedenen Straßenbenutzenden des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) und der Unternehmen auszugleichen. Die notwendigen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zur Kennzeichnung stationsbasierter Parkplätze trifft die Straßenverkehrsbehörde auf Grundlage der StVO. Die Teilnahme am Verkehr ist dem stationsunabhängigen Carsharing gleich.

Frage 2:

Wie bewertet der Senat die missliche Situation, dass die Carsharing-Firmen ihr im Grundsatz begrüßenswertes Angebot nicht im gesamten Stadtgebiet bereithalten und damit insbesondere Außenbezirke wie zum Beispiel Steglitz-Zehlendorf und Treptow-Köpenick erhebliche Lücken aufweisen?

Frage 3:

Welche Möglichkeiten hat der Senat, hier eine Änderung zu bewirken mit dem Ziel, dass ganz Berlin eine Carsharing-Angebotszone wird?

Antwort zu 2 und 3:

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Anbieter von stationsunabhängigem (sog. Freefloating) Carsharing entscheiden als privatwirtschaftliche Unternehmen selbstverantwortlich über die Größe und Ausdehnung ihrer Geschäftsgebiete. Auf die Größe und Ausdehnung der Geschäftsgebiete hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) keinen direkten Einfluss.

Die SenMVKU hat im April 2026 mit der [Sharing Strategie 2035](https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/geteilte-mobilitaet/sharing-strategie-2035/) (<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/geteilte-mobilitaet/sharing-strategie-2035/>) ein Gesamtkonzept vorgelegt, um einen integrativen Rahmen zu schaffen, der auch geteilte Mobilitätsangebote (Freefloating und stationsbasierte Carsharing-Angebote) involviert. Weiterhin unterstützt der Leitfaden „[Carsharing Stationen für Berlin](https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/geteilte-mobilitaet/leitfaden-carsharing-stationen-fuer-berlin/)“ (<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/geteilte-mobilitaet/leitfaden-carsharing-stationen-fuer-berlin/>) die bezirklichen Straßenverkehrsbehörden bei der Ausweisung von Stationen. Die Einrichtung von Mobilitätsstationen mit Carsharing-Angeboten soll die dauerhafte und verlässliche Verfügbarkeit dieser Angebote auch in Außenbezirken verbessern. Die reine Ausdehnung der Geschäftsgebiete des Freefloating Carsharing auf die gesamte Landesfläche Berlins würde nicht zu einer dauerhaften und verlässlichen Verfügbarkeit von Carsharing-Fahrzeugen führen.

Berlin, den 28.09.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt