

bcs • Schönhauser Allee 141 B • 10437 Berlin

Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Referat StV 12  
Invalidenstraße 44  
**10115 Berlin**

**Es schreibt Ihnen:**

■■■■■■■■■■  
Geschäftsführer  
Schönhauser Allee 141 B  
10437 Berlin  
Tel.: 030 – 92 12 33 ■■■■  
■■■■■■■■■■@carsharing.de

Per E-Mail übermittelt an: [ref-stv12@bmdv.bund.de](mailto:ref-stv12@bmdv.bund.de)

**Verbändeanhörung zur Änderung der VwV-StVO –  
Stellungnahme des Bundesverband Carsharing e.V. (bcs)**

Berlin, 13.01.2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übersendung des Entwurfs zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung und für die Möglichkeit, dazu Stellung nehmen zu können. Als Interessenvertretung des Carsharing in Deutschland beschränken wir uns auf jene Teile Ihrer geplanten Änderungen, die das Carsharing betreffen.

**Zu Artikel 1 Randnummer 37c), Änderung der Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 1h  
Parkbevorrechtigungen für das Carsharing“**

Das BMDV möchte in dem oben genannten Abschnitt in dem Satz „Sollen für Carsharingfahrzeuge Parkbevorrechtigungen geschaffen werden, so sollten vor der Anordnung zumindest für das jeweilige Gebiet die verkehrlichen Auswirkungen berücksichtigt werden (z. B. durch ein Stellplatzkonzept) (...)“ die Angabe „(z. B. durch ein Stellplatzkonzept)“ durch „(z. B. im Rahmen eines Parkraumkonzepts; vgl. Nummer X zu Absatz 1 bis 1e, Randnummer 29a)“ ersetzen. Wir raten von dieser Änderung ab und schlagen stattdessen vor, die Klammer ganz zu streichen.

Begründung: Parkbevorrechtigungen für Carsharing können zwar Teil von Parkraumkonzepten sein, es ist aber weder notwendig noch Best Practice, die Einführung von Parkbevorrechtigungen für Carsharing durch die Erstellung von Parkraumkonzepten vorzubereiten. Das hat zwei Gründe:

- Die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen bedeutet zwar eine Änderung der Zugänglichkeit

**Bundesverband Carsharing e.V. (bcs)**  
Schönhauser Allee 141 B  
10437 Berlin

Vereinsregisternummer VR 31024 B  
beim Amtsgericht Charlottenburg

www.carsharing.de  
info@carsharing.de  
Tel. 030-92 12 33 53  
Fax 030-22 32 07 04

USt-ID DE197701058

**Vorstand**  
Miriam Caroli  
Bettina Dannheim  
Markus Lange-  
Stuntebeck  
Peter Meiler  
Sandra  
Schniederkötter

**Geschäftsführer**

■■■■■■■■■■  
Sparda-Bank Hannover eG  
Kontonummer 925063  
BLZ 25090500  
IBAN: DE78 2509 0500 0000 9250 63  
BIC: GENODEF1S09

bestehender Stellplätze im öffentlichen Straßenraum für die Allgemeinheit, diese Änderung betrifft aber jeweils so wenige Stellplätze, dass die Auswirkungen auf das Parkraumangebot nicht ins Gewicht fallen. Das mögen folgende Zahlen verdeutlichen: Die durchschnittliche Carsharing-Dichte in deutschen Großstädten beträgt 0,76 Carsharing-Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner\*innen, in kleineren Gemeinden ist sie noch geringer. Die höchste je gemessene Carsharing-Dichte in einer deutschen Stadt (Karlsruhe) beträgt 5,35 Carsharing-Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner\*innen. Selbst wenn alle in einer Stadt oder einem Gebiet vorhandenen Carsharing-Fahrzeuge auf Stellplätzen im öffentlichen Raum bereitgestellt werden sollten (was nicht der Fall ist), wären die Auswirkungen auf die Verknappung des Parkraums kaum merkbar.

- Carsharing hat nachweislich stets eine den Pkw-Bestand reduzierende Wirkung. Laut Messungen des Bundesverband Carsharing ersetzt beispielsweise ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug durchschnittlich acht private Pkw. In innenstadtnahen Wohngebieten liegt die Quote nicht selten bei 1 zu 16 und höher.

Aus beiden genannten Gründen ist die vorherige Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen von Carsharing-Stellplätzen in einem Parkraumkonzept nicht notwendig.

Wir beobachten in der Praxis, dass die Kommunen Stellplatzkonzepte für Carsharing erstellen. Grundlage solcher Konzepte ist jedoch nicht eine Würdigung der verkehrlichen Auswirkungen des Carsharing-Angebots, sondern eine Analyse der zu erwartenden Carsharing-Nachfrage. Nach der Identifizierung der relevanten Carsharing-Standorte führen die Kommunen dann eine Bestimmung der genauen Lage der Stellplätze im Straßenverlauf und eine Prüfung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und die Belange des ÖPNV durch. Wir raten dazu, den Text der VwV-StVO an diese Praxis anzugleichen. Im Zusammenhang mit der Prüfung der verkehrlichen Auswirkungen sollte der Verweis auf ein Stellplatz- oder Parkraumkonzept daher entfallen.

### **Streichung nicht sachgerechter Hinweise im gesamten Text des Abschnitts „Zu Absatz 1h Parkbevorrechtigungen für das Carsharing“**

In dem genannten Abschnitt sind mehrere nicht sachgerechte Passagen enthalten, die geändert werden sollten. Wir schlagen deshalb folgende Überarbeitung des gesamten Abschnitts vor (gestrichene Passagen ~~durchgestrichen~~, neue Passagen unterstrichen):

„Sollen für Carsharingfahrzeuge Parkbevorrechtigungen geschaffen werden, so sollten vor der Anordnung ~~zumindes~~ zumindest für das jeweilige Gebiet die verkehrlichen Auswirkungen berücksichtigt werden ~~(z. B. durch ein Stellplatzkonzept)~~, um ein möglichst gleichmäßiges Netz von Stellplätzen, das dem tatsächlichen Bedarf Rechnung trägt, zur Verfügung stellen zu können. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Verträglichkeit der Bevorrechtigung mit den Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen. Die Zahl der Carsharing-Stellplätze sollte dem tatsächlichen Bedarf Rechnung tragen. Es Je nach bestehendem Angebotszuschnitt und Nachfragesituation vor Ort sind sowohl Stellflächen für alle Carsharingfahrzeuge als auch, nach Bestimmung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde, Stellflächen nur für stationsbasiert tätige Carsharingunternehmen im Sinne von § 5 des Carsharinggesetzes oder der entsprechenden Landesregelungen ~~ausgewogen~~ zu berücksichtigen. Die Ausweisung von Stellflächen kommt insbesondere in ~~Innenstadtlagen~~ Wohnstraßen und an Standorten mit Nähe zum Umweltverbund (ÖPNV, SPNV, Bahnhof) in Betracht.

Begründung: Die VwV-StVO suggeriert, dass eine Analyse der verkehrlichen Auswirkungen von Carsharing-Stellplätzen zur nachfragegerechten Platzierung der Stellplätze beiträgt. Das ist falsch, tatsächlich hängt die Carsharing-Nachfrage von anderen Faktoren ab (Qualität von ÖPNV und Fahrradinfrastruktur, Verdichtung und funktionale Durchmischung des Siedlungsgebiets, Soziodemografie). Wir raten dazu, die irreführende Verbindung beider Themen aufzulösen.

Die VwV-StVO fordert ein gleichmäßiges Netz von Carsharing-Stellplätzen. In der Praxis planen die Kommunen nicht stets ein Netz von Stellplätzen. Ein gleichmäßiges Netz würde zudem gerade nicht nachfragegerecht sein. Die Forderung sollte gestrichen werden.

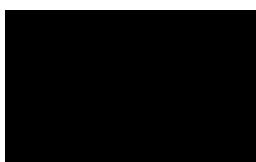
Die VwV-StVO fordert die parallele Schaffung von allgemeinen und zugeordneten Carsharing-Stellplätze und empfiehlt ein ausgewogenes Verhältnis beider Stellplatzarten. Das ist nicht sachgerecht. Allgemeine Carsharing-Stellplätze werden in der Praxis eingesetzt, um zusätzliche Parkmöglichkeiten für free-floating Carsharing in Wohnquartieren mit hohem Parkdruck zu schaffen. In den meisten Kommunen gibt es aber kein free-floating Carsharing, sodass für allgemeine Stellplätze kein Bedarf besteht. Stationsbasiertes Carsharing hingegen ist in Deutschland in über 1.200 Kommunen anzutreffen. Zugeordnete Carsharing-Stellplätze werden genutzt, um diese Angebote im öffentlichen Straßenraum sichtbar zu machen. Allgemeine Carsharing-Stellplätze sind dann nicht notwendig, denn das stationsbasierte Angebotsmodell profitiert von ihnen nicht.

Laut VwV-StVO kommt die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen insbesondere in Innenstadtlagen in Betracht. Das deckt sich nicht mit der Praxis. Carsharing-Stellplätze werden in Innenstädten, an der städtischen Peripherie und im ländlichen Raum eingerichtet.

Die VwV-StVO empfiehlt Lagen mit Nähe zum Umweltverbund für Carsharing-Stellplätze. Das ist nicht sachgerecht. Carsharing ergänzt den Umweltverbund vor allem multimodal, nicht intermodal. Die Nähe zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds ist daher kein zentrales Kriterium für die bedarfsgerechte Platzierung von Carsharing-Stellplätzen. In der Praxis werden Carsharing-Stellplätze vor allem in Wohnstraßen eingerichtet. Carsharing-Fahrzeuge werden zwar auch an Mobilstationen und an Bahnhöfen stationiert, aber dieses Angebot ist zusätzlich und kann wohnungsnaher Carsharing-Stellplätze nicht ersetzen. Lediglich in kleinen Städten und im ländlichen Raum haben Mobilstationen und Bahnhöfe als Stationierungsorte für Carsharing hohe Priorität. Das hängt mit ihrer Alltagswege bündelnden Funktion in gering verdichteten Siedlungsstrukturen zusammen. Wir raten dazu, den Text der VwV-StVO entsprechend anzupassen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Geschäftsführer