

**Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau,  
Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (Stadt)**

**Umsetzung des Car-Sharing Aktionsplans**

**A. Sachdarstellung**

Im September 2009 wurde durch die damaligen Deputationen für Bau und Verkehr, bzw. für Umwelt und Energie der Car-Sharing Aktionsplan beschlossen (17/295 (S) B+V, bzw. 17/120 (S) U+E). In dem Aktionsplan wird das Ziel bekräftigt, bis zum Jahr 2020 mindestens 20.000 Car-Sharing-Nutzerinnen und Nutzer für Bremen zu erreichen. Durch den damit verbundenen Verkehrsentslastungseffekt können rund 6.000 zuvor privat genutzte PKW ersetzt werden.

Zu Beginn des Jahres 2009 hatte der in Bremen ansässige Car-Sharing Anbieter cambio rund 5.000 Nutzerinnen und Nutzer. Diese Zahl stieg bis zum Herbst 2012 auf etwa 7.600 Nutzerinnen und Nutzer, die so bereits über 2.000 PKW in Bremen ersetzt haben.

Weitere Car-Sharing Anbieter in Bremen sind Flinkster (Car-Sharing Angebot der Deutschen Bahn) und moveabout (Car-Sharing Angebot des Elektroauto-Herstellers think und des Fraunhofer Instituts). Das Angebot von Flinkster konzentriert sich auf die Anschlussmobilität am Bahnhof. Moveabout bietet ausschließlich Elektroautos an. Diese stehen an Stationen an der Universität/Technologiepark sowie in der Überseestadt auf dem Betriebsgelände des Entsorgungsunternehmens Nehlsen. Die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer bei moveabout liegt aktuell etwa bei 100. Beide Car-Sharing-Anbieter halten bisher keine Stationen in den Wohngebieten vor.

**B. Umsetzung und weitere Planungen**

Der im Jahr 2009 beschlossene Car-Sharing-Aktionsplan weist wesentliche Bausteine zur weiteren Förderung der Car-Sharing Entwicklung in Bremen aus. Fünf besondere Handlungsfelder sind in diesem herausgearbeitet:

1. Ausweitung des Stationsangebotes – v.a. in den dicht bebauten Innenstadtquartieren
2. Einbindung in Neubauvorhaben
3. Kooperation zwischen dem ÖPNV und Car-Sharing
4. Flottenmanagement
5. Information und Öffentlichkeitsarbeit

## 1. Ausweitung des Stationsangebotes – v.a. in den dicht bebauten Innenstadtquartieren

Im Jahr 2010 wurde das Netz der innerstädtischen Car-Sharing-Stationen in Bremen deutlich ausgebaut: Sieben neue ‚mobil.punkt‘-Stationen wurden eingerichtet, zwei bestehende erweitert. Insgesamt konnte hierdurch das Car-Sharing-Angebot in Bremen mit diesen neuen, bzw. erweiterten ‚mobil.punkt‘-Stationen um über weitere 40 Car-Sharing-Fahrzeuge ergänzt werden. Einige der Stationen halten zusätzliche Erweiterungsoptionen vor, um auch weiterhin nachfragegerecht ausgebaut werden zu können.

Die Car-Sharing-Stellplätze an den ‚mobil.punkt‘-Stationen werden von der BREPARK an den Car-Sharing-Anbieter vermietet. Die BREPARK deckt aus den Mieteinnahmen die Kosten für die Verkehrssicherungspflicht, Straßenreinigung, Winterdienst etc..

Die bestehenden ‚mobil.punkt‘-Stationen haben durchweg eine hervorragende Akzeptanz gefunden. Insbesondere in den dicht bebauten Innenstadtrandgebieten besteht jedoch weiterer Bedarf nach Car-Sharing-Stationen.

### 1.1. Auswirkungen des Car-Sharing-Angebotes

Der in Bremen ansässige Car-Sharing Anbieter cambio evaluiert die Auswirkungen des Angebotes durch jährliche Kundenbefragungen. Hierbei wird auch der Autobesitz abgefragt.

In diesen jährlichen Befragungen wird die Frage des Autobesitzes der NeukundInnen vor und bei Nutzung von Car-Sharing abgefragt und kann dann mit der Situation danach verglichen werden. Hier zeigt cambio Bremen eine „Auto-Ersatzquote“ von rund 37,1% - bei statistisch zwischen 35 - 40 NutzerInnen pro Car-Sharing-Fahrzeug ein Verhältnis von mittlerweile über 11 ersetzten PKW pro Car-Sharing-Auto in diesem Angebot.

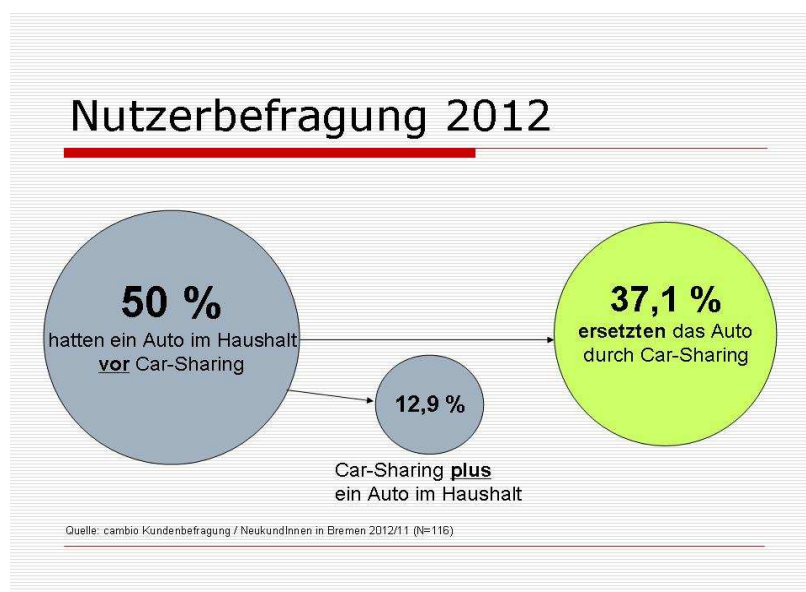


Abbildung 1: Nutzerbefragung 2012 Cambio Bremen

Hierdurch werden die durch das Car-Sharing-Angebot real abgeschafften Autos erfasst – ein wesentlicher Ausgangspunkt für die Begründung des öffentlichen Nutzens von Car-Sharing-Angeboten im öffentlichen Straßenraum.

So zeigt sich, dass die Car-Sharing-NutzerInnen bei cambio Bremen statistisch um

die 2.000 private PKW ersetzt haben.

Wenn man den gleichen Entlastungseffekt durch Hoch- oder Tiefgaragen hätte erreichen wollen, wären Investitionen in einer Größenordnung von 30 bis 50 Millionen Euro nötig geworden. Die Integration von Car-Sharing in das quartiersbezogene Verkehrsmanagement ist ein hervorragendes Beispiel eines ‚least-cost planning‘ im Mobilitätssektor.



Abbildung 2: Das Planungs- und Genehmigungsverfahren für stationsgebundenes Car-Sharing im öffentlichen Straßenraum

## 1.2. Anforderungen an Car-Sharing Betreiber für Stationen im öffentlichen Straßenraum

Parkraumentlastung und hohe Umweltqualität des Car-Sharing Angebots sind wesentlich für den Gemeinnutzen der ausgesprochenen Sondernutzungsgenehmigung, die verwaltungstechnische Grundlage für die Einrichtung der Car-Sharing-Station in Bremen ist.

In der Vergabe von Stellplätzen im öffentlichen Raum an den ‚mobil.punkt‘-Stationen in Bremen gelten daher strenge Kriterien, die erfüllt sein müssen. Zum einen muss der Car-Sharing-Anbieter die Einhaltung der Kriterien mit dem neutral durch das Institut für Gütesicherung überprüften Umweltzeichen RAL UZ 100 (‚Blauer Engel‘ für Car-Sharing Dienstleistungen) nachweisen können. Damit wird sichergestellt, dass der Car-Sharing-Anbieter eine dem Stand der Technik nach umweltschonende und verbrauchsgünstige Fahrzeugflotte unterhält. Des Weiteren muss nachgewiesen werden können, dass durch sein Car-Sharing-Angebot ein echter Parkraum-

entlastungseffekt herbeigeführt wird. Beide Kriterien werden durch den Car-Sharing-Anbieter cambio erfüllt.

### 1.3. Weitere Ausbaupläne Car-Sharing-Stationen

Diese beschriebenen Entlastungsfaktoren des Car-Sharing sollen im Parkraummanagement in Bremen weiter eingesetzt werden. In vielen Innenstadtgebieten besteht eine Übernutzung des Straßenraums, was auch zu Problemen der Befahrbarkeit durch Müllabfuhr, Feuerwehr und anderen LKW-Verkehren führt.

Der erfolgreiche Ansatz der ‚mobil.punkt‘-Stationen soll durch ein Netz kleinerer Car-Sharing-Stationen (‚mobil.pünktchen‘) in den dicht bebauten Innenstadtgebieten weiterentwickelt werden. Hierdurch soll einerseits das Angebot des Car-Sharing für potenzielle Nutzer noch attraktiver – und damit der Straßenraum entlastet werden. Andererseits sollen die kleineren Stationen selber auch so angelegt werden, dass sie z.B. an Einmündungen das Falschparken verhindern und Mindestradien für Nutzfahrzeuge gewährleisten können.

Dieses Konzept wurde mit dem Senator für Inneres, der Polizei (Direktion Wasserschutz und Verkehrspolizei), der Feuerwehr (Abt. vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz) sowie der ENO abgestimmt. Die in diesem Abstimmungsprozess als prioritär genannten Stadtbereiche des „Viertels“ (Mitte und Östliche Vorstadt), Findorff, Neustadt und das vordere Schwachhausen decken sich auch mit den Gebieten hoher Car-Sharing-Nachfrage.



Abbildung 3: Beispielhafte Umsetzung einer kleinteiligen Car-Sharing-Station in Brüssel

Diese kleinteiligeren ‚mobil.punkt‘-Stationen (‚mobil.pünktchen‘) werden sich von den bisherigen ‚mobil.punkt‘-Stationen, wie sie beispielsweise Am Dobben umgesetzt wurden, unterscheiden. Die Stationen sollen i.d.R. zwei Car-Sharing-Fahrzeuge sowie Fahrradbügel beinhalten. Beispielhaft können für kleinteilige und dezentrale Car-Sharing-Stationen erfolgte Umsetzungen aus Brüssel (s. Abbildung 3) dienen.

Durch „Gehwegnasen“ und Poller vor bzw. hinter den Car-Sharing-Stellplätzen werden hier die Querungsbereiche für Fußgänger, das Sichtdreieck und die Schleppkurven freigehalten. Zudem sollen Fahrradbügel aufgestellt werden. Die Stationen werden einen direkten smart-card-Zugang zu den Car-Sharing-Fahrzeugen haben – ein Schlüsseltresor (wie an den ‚mobil.punkt‘-Stationen) ist nicht erforderlich. Die typische ‚mobil.punkt‘-Stele wird für die kleineren Stationen entsprechend angepasst.

Die genauen Standorte für die Stationen und die Detailgestaltung werden in enger Kooperation mit Ortsamt, BREPARK und dem Car-Sharing-Anbieter entwickelt und mit ENO und Feuerwehr wegen der Überprüfung von Schleppkurven im Detail abgestimmt. Ggf. werden Fahrversuche durchgeführt.

Zunächst sollen vier bis sechs Stationen als Pilotvorhaben im ‚Viertel‘ umgesetzt werden. Auf der Basis der Erfahrungen sollen in den nächsten vier Jahren jährlich etwa 10 Stationen dieser Art für zusätzlich rund 20 Car-Sharing-Fahrzeuge angelegt werden.

Das Konzept wurde in den Beiräten, bzw. Ausschüssen in den Stadtteilen Östliche Vorstadt, Mitte, Schwachhausen, Findorff und der Neustadt vorgestellt und diskutiert.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans werden die Optionen für eine weitere Ausweitung von Car-Sharing untersucht.

## **2. Einbindung in Neubauvorhaben**

Durch die beabsichtigte kommunale Neuregelung der bisherigen landesrechtlichen Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Stellplatzortsgesetz Bremen) soll unter anderem die rechtliche Möglichkeit geschaffen werden, die Erfüllung der Stellplatzpflicht anteilig auszusetzen, wenn und solange zu erwarten ist, dass sich der Stellplatzbedarf durch besondere Mobilitätsmanagementmaßnahmen (z.B. Car-Sharing und ÖPNV-Ticketing) verringert. Bauherren haben z.B. durch Anlage von Car-Sharing-Stationen und/oder durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen (wie Ausgabe von ÖPNV-Tickets und Car-Sharing-Teilnahme) eine Alternative zur klassischen PKW-Stellplatzherrichtung bzw. ihrer Ablösezahlung. Durch die Neuregelung der Stellplatzpflicht werden so für Neubauvorhaben echte Anreize für umweltfreundliche Mobilitätskonzepte gegeben.

## **3. Kooperation zwischen dem ÖPNV und Car-Sharing**

Car-Sharing ergänzt den ÖPNV. Bereits 1998 wurde das erste Gemeinschaftsangebot von BSAG und Car-Sharing als „Bremer Karte plus AutoCard“ eingeführt. Im Herbst 2012 wurde eine gemeinsame Promotionskampagne von BSAG und cambio zur Car-Sharing-Nutzung als Ergänzung zur BOB-Card durchgeführt. Durch die Vermittlung des Angebotes einer kombinierten Mobilitätsnutzung, bestehend aus ÖPNV und Car-Sharing wird ein flexibles, bezahlbares und innerstädtisches Mobilitätskonzept angeboten, das sich in besonderer Weise der nachhaltigen Entwicklung verpflichtet sieht. Der Verzicht auf den Unterhalt oder die Anschaffung eines eigenen Fahrzeuges befördert einen nachhaltigen Lebensstil und steht damit modellhaft für ein umweltgerechtes Verbraucherverhalten.



#### 4. Flottenmanagement

Die Einbindung von Car-Sharing ist ein wichtiger Baustein, um die Effizienz des Flottenmanagements in Firmen und Verwaltungen zu erhöhen. Bereits im Jahr 2003 hat der damalige Senator für Bau, Umwelt und Verkehr Car-Sharing in das Flottenmanagement eingebunden, was die Kosten für Fahrzeughaltung, -verwaltung und -nutzung reduzieren konnte. Car-Sharing ist integraler Bestandteil der verwaltungsinternen Handlungshilfe zur Benutzung von Dienstfahrzeugen. Am 1. November 2012 startete zudem das UVI-Projekt „Dienstliche Mobilität in der bremischen Verwaltung: Komfortabel, intelligent, nachhaltig“ um weitere Optimierungspotentiale der dienstlichen Mobilität der Bremischen Verwaltung zu identifizieren und zu nutzen. Bestandteil des UVI-Projektes (Umbau, Verwaltung und Infrastruktur) ist die Entwicklung von umsetzungsorientierten Vorschlägen für die Einführung eines ressortübergreifenden Mobilitätsmanagements, insbesondere auch von Car-Sharing-Konzepten.

Die Handelskammer Bremen führte darüber hinaus in Zusammenarbeit mit cambio ein Auftaktgespräch für Beratungen zu effizientem Flottenmanagement für potentielle Firmenkunden des Car-Sharing-Angebotes durch.

#### 5. Information und Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen von EU-geförderten Projekten wurde eine zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit für eine umweltfreundliche Mobilität entwickelt und betrieben, die im Wesentlichen auch den Nutzen von Car-Sharing-Konzepten betonte.



Abbildung 4: Aus einer Kampagne im Rahmen des EU-Projektes momo (more options for more efficient mobility management through Car-Sharing)

## **6. Initiativen auf Bundesebene**

Es fehlen – im Gegensatz zu vielen anderen europäischen Staaten - in Deutschland noch immer geeignete straßenverkehrsrechtliche Rahmenbedingungen auf Bundesebene, damit die Straßenverkehrsbehörden Car-Sharing-Stationen ausweisen können. Dieses wurde bereits 2003, 2007 und 2012 in parlamentarischen Abenden in der Bremer Landesvertretung in Berlin thematisiert und war auch bereits 2005 Anlass eines Bundestagsbeschlusses.

Bremen hat 2009 im Bundesrat in der EntschlieÙung zur 46. Verordnung zur Änderung straÙenverkehrsrechtlicher Vorschriften einen Beschlussbaustein zu Car-Sharing initiiert. In der Stellungnahme der Bundesregierung vom 17.12.2012 erklärt der Bundesminister für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung darauf hin, dass eine Ausschilderung von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum in geltender Straßenverkehrsordnung und Straßenverkehrsgesetz möglich ist. „Voraussetzung ist, dass entsprechende Zusatzzeichen veröffentlicht werden, eine eindeutige Definition eines „Car-Sharing-Fahrzeugs“ vorliegt und eine Kennzeichnung der Fahrzeuge (z. B. Bescheinigung) eine Überwachung gewährleistet.“ Es ist zu erwarten, dass hierzu eine Verlautbarung des Bundesministers im Verkehrsblatt erfolgen wird. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird hierzu aktiv auf Bundesebene die Bremer Erfahrungen einbringen, um Lösungen zu erreichen, die auf kommunaler Ebene auch praktikabel sind.

### **C. Finanzielle Auswirkungen**

Die Herstellung von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Raum ist nach §§ 3,5 EntflechtG (Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen) ein Fördergegenstand zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Die Finanzierung der baulichen Umsetzung soll schwerpunktmäßig aus diesem Programm erfolgen.

Die Aufwendungen der BREPARK für den Betrieb der Car-Sharing-Stationen (Verkehrssicherungspflicht, Straßenreinigung, Winterdienst etc.) werden durch die Mieteinnahmen gedeckt.

### **D. Beschlussvorschlag**

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.