

361-6703 (Herr Glotz-Richter)
361- 4136

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)
am 05.02.2015**

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. Hierdurch soll der Straßenraum in Bremen um rund 6.000 PKW entlastet werden.

Des Weiteren hat die Stadtbürgerschaft im November 2013 (18/351 S) den Senat aufgefordert,

1. bis Ende 2013 flankierende Maßnahmen zu entwickeln, wie Carsharing räumlich auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden kann.
2. in diesem Zusammenhang die Möglichkeit der Nutzung und Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (wie Elektrofahrzeugen, Fahrrädern, Pedelecs, Lastenfahrrädern und ÖPNV) und die Verbesserung der Sichtbarkeit von Carsharing-Stationen zu untersuchen.
3. diese Maßnahmen so zu gestalten, dass sie für alle Carsharing-Anbieter einen Marktzugang fördern, um durch mehr Wettbewerb und zusätzliche Innovationen die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele zu erreichen.

B. Umsetzung und weitere Planungen

1. Aktueller Status

Deutschland zeigt ein rasantes Wachstum des Car-Sharing. So wird die Zahl der Car-Sharing Nutzerinnen und Nutzer in Deutschland auf mittlerweile über 1 Million geschätzt. Zu Beginn des Jahres 2014 waren 757.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmer bei den etwa 150 deutschen Car-Sharing-Anbietern registriert. Diesen Nutzern standen zum Jahresbeginn 2014 insgesamt 7.700 Fahrzeuge an 3.900 Stationen in über 380 Städten und Gemeinden im stationsbasierten Car-Sharing zur Verfügung¹. Die stationsungebundenen Angebote der Automobilhersteller sind in insgesamt sieben Großstadtregionen (Berlin, München, Hamburg, Stuttgart, Köln, Düsseldorf, Frankfurt) in Deutschland mit rund 6.250 Pkw vertreten. Das Pilotangebot von Car2Go in Ulm wurde zwischenzeitlich eingestellt.

Die Automobilhersteller engagieren sich verstärkt im Bereich Car-Sharing, sowohl in dem klassischen stationsgebundenen Car-Sharing wie stationsungebundenen („free floating“) Angeboten wie Car2go (Daimler mit Europcar), DriveNow (BMW und Sixt), Multicity (Citroen/Berlin), Spotcar (Opel/Berlin). Andere Automobilhersteller sind hingegen im stationsgebundenen Car-Sharing aktiv - wie z.B. Volkswagen (Quicar und Greenwheels) und Ford (Ford Carsharing). Mit „JoeCar“ ist zudem der zuvor nur stationsgebundene Anbieter Stadtmobil in Hannover und Mannheim auch mit einem (wenngleich deutlich kleineren) ergänzenden free floating Angebot angetreten. In Osnabrück engagieren sich die Stadtwerke zusammen mit den örtlichen Car-Sharing Anbieter mit einer Kombination von stationsgebundenem und –ungebundenem Car-Sharing („flow“k“).

Die beiden Car-Sharing Varianten sprechen unterschiedliche Bedürfnisse an. Das free floating Car-Sharing wird vor Allem für innerstädtische Kurzstreckenfahrten genutzt, denn nur im „Geschäftsgebiet“ kann das Fahrzeug im Einwegsystem wieder abgegeben werden. Deshalb konzentrieren sich diese Angebote auch auf die o.a. Großstadtregionen. Auch ist keine vorherige Reservierungsmöglichkeit gegeben. Die Fahrzeugflotten bestehen i.d. R. aus einem Modell (bei „Car2go“, „Multicity“, „Spotcar“, „JoeCar“ und „flow“k“).

Das stationsgebundene Car-Sharing bietet üblicherweise eine Bandbreite an Fahrzeugen und erlaubt auch längerfristige Vor-Reservierungen. Es kann aber auch spontan genutzt werden. Allerdings muss das Fahrzeug generell wieder an die Ausgangsstation zurückgebracht werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) sieht Car-Sharing als wichtigen Baustein und betont das Ziel des Car-Sharing Aktionsplans, bis 2020 mindestens 20.000 Car-Sharing-Nutzerinnen und Nutzer in Bremen zu erreichen. Der VEP benennt die Bausteine

- Ausbau Car-Sharing (H.4), um das Netz an großen und kleinen Car-Sharing-Stationen auszubauen und auch räumlich auszuweiten
- Car-Sharing-Angebot für Nachbarschaften (H.5) zur gemeinsamen nachbarschaftlichen Nutzung von PKW in privatem Besitz, aber mit professionell organisiertem Zugang
- Parkplatzprivilegierung für Carsharing (H.6) um Stationen im öffentlichen Straßenraum auszuweisen.

¹ Quelle: Bundesverband Car-Sharing <http://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen>

Die damit verbundene Entlastung des Bremer Straßenraums um 6.000 PKW ist ein Beitrag in den Feldern Fußverkehr / Nahmobilität, Straßenraumgestaltung als auch Barrierefreiheit.

In Bremen sind derzeit vier Car-Sharing Anbieter aktiv, die alle stationsgebunden arbeiten:

1. Cambio – knapp 10.000 Nutzer und Nutzerinnen (Ende 2014), etwa 200 – 210 Fahrzeuge an 55 Stationen. Gegenüber dem Beschlussjahr 2009 mit etwa 5.000 Car-Sharing Nutzerinnen und Nutzern wurde eine Verdoppelung der Nutzerzahlen erreicht. Cambio ist mit dem Umweltzeichen Blauer Engel (RAL UZ 100) zertifiziert.
2. Flinkster (Car-Sharing der Deutschen Bahn)- im Internet sind drei Standorte im Umfeld des Bahnhofs und am Hansator aufgeführt, an denen insgesamt 9 Fahrzeuge verschiedener Größenklassen angeboten werden. Das Angebot von Flinkster in Bremen ist vor Allem auf die Anschlussmobilität von Bahnreisenden ausgerichtet.
3. Move About – derzeit reines Elektroauto und e-Zweirad-Angebot mit ca. 250 Nutzerinnen und Nutzern in Bremen und 10 Fahrzeugen an 7 öffentlichen Stationen (Uni-Bereich, Vahr, Schuppen I/Überseestadt, ASB Osterholz) – stärker auf Flottennutzungen (Gewerbe) ausgerichtet. Move About will das Angebot um Erdgasfahrzeuge für Langstrecken ergänzen. Zudem ist Schnellladeinfrastruktur (etwa 30 min für 100km Reichweite) für e-Autos im Aufbau.
4. PMC eG – reines Elektroauto-Angebot als Verstetigung der durch den Bund geförderten Modellregion Elektromobilität mit 3 öffentlichen Station (Uni-Bereich)² und 4 Fahrzeugen (weitere Stationen und Fahrzeuge im Ausbau). Darüber hinaus gibt es noch ein Nachbarschafts-Car-Sharing-Modell mit geschlossenen Benutzerkreisen³.

Darüber hinaus bestehen auch regelmäßig Kontakte zu weiteren Car-Sharing-Betreibern, sowohl im Rahmen des allgemeinen fachlichen Austauschs als auch bei spezifischen Nachfragen nach der Entwicklung in Bremen. Hinsichtlich des von Daimler und Europcar betriebenen stationsungebundenen Angebots Car2Go hat deren Pressesprecher Andreas Leo in einem Interview mit Radio Bremen am 28.8.2014 darauf hingewiesen, dass Bremen nicht im Fokus ist.

Radio Bremen: Wieso gibt es Car2Go nicht in Bremen?

Andreas Leo: Unser Modell ist für Metropolen, also richtig große Städte konzipiert. Wir gehen von einer Einwohnerzahl von mindestens 500.000 aus. Wir brauchen eine bestimmte Anzahl von Anmietungen. Und die Nachfrage ist da besonders groß, wo viele Menschen geballt wohnen und arbeiten.

Radio Bremen: Da gehört doch Bremen eigentlich dazu.

Andreas Leo: Ja, stimmt. Ich sage auch nicht, dass Bremen absolut uninteressant ist. Wir haben uns aber erst einmal auf andere Städte konzentriert. Wir wollen auch weiterhin wachsen. Bis 2016 wollen wir in bis zu 60 Städten weltweit vertreten sein. Ich würde es nicht ausschließen, dass Car2go nicht irgendwann auch nach Bremen kommt. Aktuell ist es aber nicht in Planung.⁴

² <http://www.pmc-nordwest.de/index.php?page=ecarsharing>

³ S.a. <http://pmc-nordwest.de/index.php?page=flottenversuch>

⁴ <http://www.radiobremen.de/politik/themen/carsharing118.html>

2. Auswirkungen des Car-Sharing Angebotes in Bremen

2.1 Entlastung des Parkraums

Die Entlastung des Parkraums ist eine wichtige Auswirkung eines guten Car-Sharing-Angebotes. Im Zusammenwirken mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes Fuß, Rad und ÖV besteht eine gute Alternative zum Besitz eines eigenen PKW.

Der Nachweis dieser Entlastungsfunktion ist eine wesentliche Voraussetzung für die Anlage von Car-Sharing Stationen im öffentlichen Straßenraum. Dafür muss der Car-Sharing Anbieter den Entlastungseffekt anhand von Befragungen seiner Car-Sharing Nutzerinnen und -Nutzer nachweisen.

Der Car-Sharing Anbieter cambio führt jährliche Nutzerbefragungen durch, bei denen auch der PKW Bestand abgefragt wird. Derzeit ist cambio der einzige in Bremen aktive Car-Sharing Anbieter, der solche Befragungsergebnisse vorlegt. Die aktuelle Befragung von 2014 zeigt, dass 38% der Neukunden zuvor ein Auto im Haushalt hatten, nach der Nutzung von Car-Sharing geht dieser Wert auf 10% zurück – 28% der neuen Nutzerinnen und Nutzer haben also ihr Auto abgeschafft. Angesichts von über 40 Nutzerinnen und Nutzern pro Car-Sharing Auto ergibt sich, dass rund 11 private PKW durch jedes Car-Sharing Auto abgeschafft wurden. Dieses trägt zur Entlastung im Parkraum und im Parkraumsuchverkehr bei – ein wesentliches Kriterium zur straßenverkehrsrechtlichen bedeutsamen ‚Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs‘.



Abbildung: Nutzerbefragung 2014 Cambio Bremen: a) Autopesitz bei NeukundInnen, b) Ersatzquote in Bezug auf die Nutzerzahlen pro Car-Sharing Fahrzeug (eigene Grafik)

Der Wert lag 2012 sogar noch etwas höher. Der zwischenzeitlich eingeführte spezielle Tarif für Fahranfänger („Campus Tarif“) hat neue Zielgruppen erreicht, die zwangsläufig als Führerschein-Neulinge zuvor kein Auto hatten. Gleichwohl ist der Wert von rund 11 ersetzten Fahrzeugen im Bundesvergleich für städtische Angebote deutlich über dem Durchschnitt⁵.

Die Ersatzquote des stationsbasierten Car-Sharing ist im Vergleich mit den ersten vorliegenden Auswertungen zu free-floating / ‚one-way‘ Angeboten deutlich höher. Hier zeigen sich Ersatzquoten im Bereich von 1:1 (Car2go Amsterdam⁶) bis 1:3 (Autolib Paris⁷).

Insgesamt wurden so bereits über 2.200 PKW im Bremer Straßenraum durch das Car-Sharing Angebot ersetzt. Wollte man den gleichen Entlastungseffekt durch Hoch-oder

⁵ Der Bundesverband Car-Sharing sieht als Schnitt eher 8-10 Fahrzeuge

⁶ Untersuchung im Auftrag der Stadt Amsterdam: Die 300 elektrischen smarts haben 320 private PKW ersetzt.

⁷ S.a. http://6t.fr/download/AD_ExecutiveSummary_140523.pdf

Tiefgaragen erreichen, wären Investitionen in einer Größenordnung von 30 bis 60 Millionen € nötig geworden.

2.2 Emissionsminderung

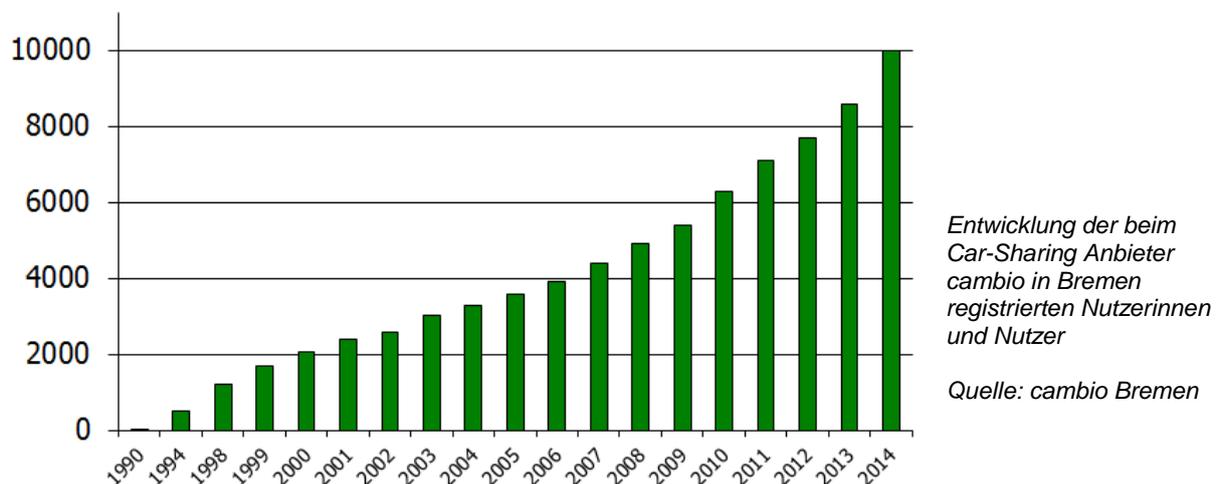
Beim größten Car-Sharing Anbieter in Bremen, cambio wurde der CO₂ Ausstoß der cambio-Flotte von 129 Gramm im Jahr 2008 auf aktuell 104 Gramm CO₂ pro Kilometer reduziert. Zum Vergleich: Der Durchschnitt der Neuwagen in Deutschland liegt bei durchschnittlich 133 Gramm Kohlendioxid/km⁸.

Bis 2018 müssen – um die Zertifizierung mit dem Blauen Engel zu gewährleisten – 95g/km erreicht werden, was ansonsten für neue PKW erst 2020 gilt.

Elektrofahrzeuge haben – abhängig vom „getankten“ Strom – weitere Emissionsminderungspotenziale. Jedoch sind Beschaffung und Betrieb teurer, was ohne spezifische Zuschüsse zu höheren Preisen am Markt führt.

3. Ausweitung des Car-Sharing Angebots in Bremen

Im Jahr 2009 wurde mit dem Car-Sharing Aktionsplan das Ziel ausgegeben, bis zum Jahr 2020 mindestens 20.000 Car-Sharing Nutzerinnen und Nutzer zu erreichen, die dann den Straßenraum um 6.000 PKW entlasten sollen. Zu Beginn des Jahres 2009 waren etwa 5.000 Car-Sharing Nutzerinnen und Nutzer in Bremen registriert. Diese Zahl hat sich auf etwa 10.000 bis Ende 2014 verdoppelt.



Um im Jahr 2020 die angestrebten Nutzungszahlen zu erreichen, werden dann etwa 450 - 500 Car-Sharing Fahrzeuge in Bremen stationiert werden müssen. Die Zahl der Car-Sharing Stationen wird dann deutlich über 100 liegen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind begleitend weiterhin neben dem Ausbau des Stationsnetzes auch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit nötig.

⁸ Durchschnitt 2014, KBA Presseveröffentlichung vom 7.1.15 s.a.

http://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2015/Fahrzeugzulassungen/pm01_2015_n_12_14_pm_komplett.html?nn=646300

Car-Sharing erfolgt in Bremen als eine marktwirtschaftlich basierte Dienstleistung. Der Betrieb muss sich folglich selber finanzieren, was auch eine wirtschaftliche Betrachtung bei der Auswahl von Stationsstandorten erfordert, wenn dort langfristig ein Car-Sharing Angebot gesichert werden soll.

Neben der Einrichtung von neuen Car-Sharing Stationen auf privatem Grund durch die Car-Sharing-Anbieter wurden durch die Stadtgemeinde im Herbst/Winter 2013 die ersten vier mobil.pünktchen als Pilotvorhaben eines neuen Stationstyps im öffentlichen Straßenraum eingerichtet. Im Gegensatz zu den größeren mobil.punkten mit dortigem Senkrecht- oder Schrägparken sind die mobil.pünktchen Stationen mit Längsanordnung für kleinere Straßen in den dicht bebauten Innenstadtquartieren sehr geeignet. Die Stationen haben keinen Schlüsseltresor (wie an den ‚mobil.punkt‘-Stationen), sondern einen direkten smart-card-Zugang zu den Car-Sharing-Fahrzeugen. Die typische ‚mobil.punkt‘-Stele wurde für die kleineren Stationen entsprechend in der Größe angepasst. Fahrradständer gehören zur Standardausstattung – auch um das Fahrradparken in den engen Wohnstraßen zu verbessern.

Die Standortplanung nimmt nach Möglichkeit besonderen Bezug zu Problemzonen für Müllabfuhr und Feuerwehr. An Stellen, wo oftmals PKW in die Schleppkurven der Einmündungen und Kreuzungen parkten, wurden mit den mobil.pünktchen Gehwegnasen eingerichtet, die das Parken in den Kreuzungsbereich unterbinden sollen. Hierdurch wird sowohl das Überqueren für Fußgänger sicherer, als auch das Abbiegen für die Fahrzeuge der Müllabfuhr und Feuerwehr einfacher.



mobil.pünktchen (Feldstr): Längsanordnung, Gehwegnasen, Fahrradständer und Stele als Standard



Beitrag zur Rettungssicherheit: Gehwegnasen an Einmündungen verhindern behinderndes Parken in den Einmündungen

Die Bremer mobil.punkte und mobil.pünktchen sind auch Gegenstand der Untersuchung „Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt“ im Auftrag des Bundesbauministeriums im EXWOST-Forschungsprogramm (Experimenteller Wohnungs- und Städtebau)⁹.

⁹ Der Zwischenbericht kann heruntergeladen werden:

http://conceptsandsolutions.ptvgroup.com/fileadmin/files_conceptsandsolutions/Downloads/5_News/2014/ExWoSt45_1.pdf

Die Bremer mobil.punkte und mobil.punktchen sind Vorbild für viele ähnliche Vorhaben in anderen Städten. So wurde im November 2014 in München die dort erste Mobilitätsstation mit Car-Sharing im öffentlichen Straßenraum eröffnet.



Mobilitätsstation ‚Münchener Freiheit‘ in München mit Bereichen für stationsgebundenes Car-Sharing („StattAuto“) und stationsungebundenes Car-Sharing („Car2Go“, „DriveNow“ und „CiteeCar“)

Wie in anderen Städten auch, wächst das Car-Sharing Angebot dort am stärksten, wo eine höhere bauliche Verdichtung vorliegt und wo gute Fahrrad- und ÖPNV Anbindungen vorhanden sind. In weniger verdichteten und peripheren Stadtbereichen fällt in allen Städten das marktbasierete Wachstum deutlich geringer aus.

Aufgrund von Wünschen und Anregungen – vor allem aus Ortsämtern und Beiräten - sind derzeit über 20 Standorte für Car-Sharing Stationen im öffentlichen Straßenraum (i.d.R. ‚mobil.punktchen‘) im Verfahren. Schwerpunkte sind Findorff, Neustadt und Mitte, um dort eine Entlastung in der Parkraumsituation zu erreichen. Mit Standortplanungen z.B. für Woltmershausen, Gröpelingen und Huckelriede werden auch unter den gegebenen Nachfragebedingungen in Abstimmung mit Ortsämtern und Beiräten Standorte eingerichtet, die einen größeren Einzugsbereich haben werden. So soll die vom Beirat Neustadt beschlossene Station nahe des Umsteigepunktes Huckelriede auch nach Arsten und Kattenturm ausstrahlen, bis dort auch Angebote eingerichtet werden können. In Bremen Nord gibt es zwei Stationen: zum Einen in Vegesack am Hafenplatz , zum Anderen seit September 2013 am Sedanplatz (nahe des Bauamtes Bremen Nord). Diese Station (cambio) hat noch kein Rentabilität erreicht. Darüber hinaus sind BSAG und Move About an Überlegungen für eine Station in Burglesum.

Die Ausweitung auf das gesamte Stadtgebiet soll zum Einen durch einen Ausbau von Car-Sharing-Angeboten an gut erreichbaren Umsteigepunkten (Bsp. Huckelriede) erfolgen, zum Anderen sind an jenen Standorten finanzielle Anschubanreize nötig, wo auf absehbare Zeit keine marktbasierete Ausweitung von Car-Sharing Angeboten zu erwarten ist. Hier sind zeitlich begrenzte und sich reduzierende Betriebskostenzuschüsse für die Anlaufphase angedacht. Dieses Betriebsmodell ist vergaberechtlich auszuschreiben. Für die Standortbestimmung von Car-Sharing-Stationen in erfolgen derzeit vorbereitende Untersuchungen. Deren Ergebnisse und die Verfahrensfragen werden der Deputation zur Beschlussfassung vorgelegt. Derartige Zuschuss-Modelle bzw. Umsatzgarantien sind bereits in anderen Städten durch Bauträger angewandt worden, um im Rahmen von Neubauvorhaben Car-Sharing-Angebote zu integrieren.

Anbieterneutrale Information über Car-Sharing in Bremen wird seit 2010 über die Webadresse www.mobilpunkt.info gegeben. Gute Sichtbarkeit und Erreichbarkeit der Car-Sharing Stationen sind weitere Faktoren. Die Stelen an den mobil.punkten und mobil.punktchen sind wichtige Elemente der Gesamtgestaltung.

3. Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern

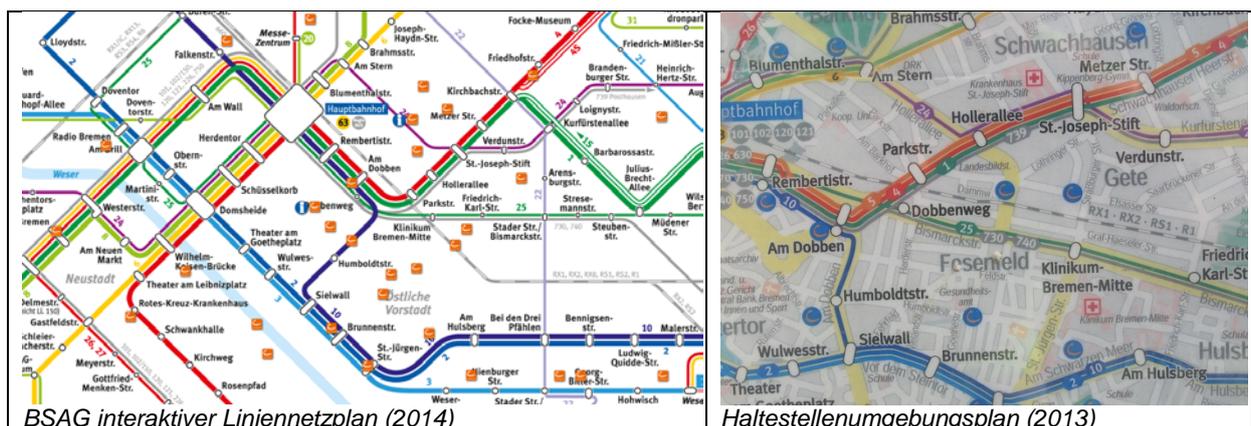
Car-Sharing dient i.d.R. für Privathaushalte als Ergänzung zu Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln. Nahezu 90% der cambio-Nutzerinnen und Nutzer haben kein Auto im Haushalt, d.h. Car-Sharing ersetzt hier den „Erstwagen“. Die Car-Sharing Nutzerinnen und Nutzer sind besonders ‚multimodal‘, d.h. wählen das jeweils geeignetste Verkehrsmittel für jeden Weg. In Bremen spielt das Fahrrad –vor allem in den Innenstadtbezirken- eine besonders dominante Rolle, als auch der ÖPNV.

Inhaber von VBN bzw. BSAG Dauerkartenangeboten¹⁰ erhalten bei den Car-Sharing Anbietern cambio und Move About Vergünstigungen.

Die Car-Sharing Stationen im öffentlichen Straßenraum werden standardmäßig mit Fahrradbügeln ausgerüstet, die ein sicheres Abstellen des Rades ermöglichen und sowohl von Car-Sharing Nutzerinnen und Nutzern als auch Anwohnerinnen und Anwohnern frequentiert werden.

Bei größeren Car-Sharing-Stationen kann ein größerer Flottenmix vorgehalten werden - auch Fahrzeuge, die vom Einzelnen nicht so häufig nachgefragt werden – wie Transporter oder Kleinbusse. Hier ist eine zentrale Lage und gute Erreichbarkeit auch mit dem ÖPNV wichtig. Für die mobil.punktchen stehen die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad im Vordergrund. Hier werden eher die besonders intensiv nachgefragten Kompaktfahrzeuge vorgehalten.

Die cambio-Standorte im Bremer Stadtgebiet sind sowohl im Interaktiven Liniennetzplan der BSAG¹¹ abgebildet als auch in Haltestellenumgebungsplänen.



In der Neuen Vahr wird unter dem Titel „Vahr vernünftig“ seit Frühjahr 2013 an drei Stationen Car-Sharing angeboten. Projektpartner sind GEWOBA, BSAG, SWB und Move About.

¹⁰ MIA Jahresabo, MIPlus, Job- oder VBN-SemesterTickets

¹¹ <http://www.bsag-netz.de/index.php/de/tagesnetz>



„Vahr vernünftig“: e-Autos mit Ladestation im Car-Sharing, im Hintergrund die Container für die Leihräder



Elektrisch unterstütztes Lastenrad zur Ausleihe im Pilotprojekt „Vahr vernünftig“

An der Station Berliner Freiheit wird seit Juli 2014 über Car-Sharing hinaus auch Bike-Sharing zur Verfügung gestellt. Kunden sind vorrangig die Mieterinnen und Mieter der GEWOBA und BSAG-Karten Besitzerinnen und Besitzer (BOB bzw. Mia). Darüber hinaus ist das Angebot für „Jeden“ offen. Move About bietet e-Autos und Fahrräder (mechanische Räder, Pedelecs, Lasten- und Familienpedelecs) an, die BSAG hat Ladestationen und Fahrräder auf den Parkplätzen der Gewoba beigesteuert.

Die Nachfrageentwicklung ist derzeit allerdings nicht ausreichend. Es gibt ca. 120 angemeldete Kundinnen und Kunden. Der Kostendeckungsgrad beim e-Carsharing liegt derzeit bei ca. 70%. Über die Kostendeckung des Bike-Sharing wird angesichts der bislang kurzen Laufzeit noch keine Aussage getroffen. Es werden aktuell von den Projektpartnern für die Fahrrad-Saison Frühjahr 2015 zusätzliche Werbeaktivitäten vorbereitet.

Derartige Angebote – vor Allem mit Bike-Sharing - lassen sich derzeit nicht über den reinen Betrieb kostendeckend darstellen.

4. Marktzugang

Es besteht für den Marktzugang von neuen Car-Sharing Anbietern in Bremen kein Zugangshemmnis. Es müssen für einen gewerblichen Betrieb die normalen gewerberechtlichen und sonstigen Voraussetzungen für einen Autovermietungsbetrieb erfüllt werden, für vereinsbasierte Angebote die entsprechenden Regelungen des Vereinsrechts.

Wer als Car-Sharing-Anbieter in Bremen Stationen im öffentlichen Straßenraum zugesprochen bekommen möchte, muss anhand von Kundenbefragungen nachweisen, dass eine substantielle Entlastung des Parkraumes erfolgt - die dann das öffentliche Interesse an einer privilegierten Nutzung begründet. Zudem müssen die Kriterien des Umweltzeichens ‚Blauer Engel‘ (RAL UZ 100) erfüllt sein. Für Elektroautos muss der Bezug von Strom aus regenerativen Quellen nachgewiesen werden, die ansonsten geltenden CO₂- Anforderungen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren kommen dann nicht zur Anwendung.

Ein Interessenbekundungsverfahren für Car-Sharing in Bremen befindet sich in Vorbereitung, um am Markt zu analysieren, welche Anbieter an einem Betrieb in Bremen Interesse haben und die notwendigen Voraussetzungen für die Nutzung von Car-Sharing-Stationen im

öffentlichen Straßenraum erfüllen. Zugleich sollen weitere Kriterien (wie Umweltfreundlichkeit und Vielfalt der Fahrzeugflotte, Familienfreundlichkeit des Angebotes, etc.) erfasst werden.

5. Einbindung in Neubauvorhaben

Seit 1.1.2013 ist das neue Stellplatzortsgesetz in Kraft. Hierin wird Bauherren die Möglichkeit eingeräumt, neben der Realherstellung von Stellplätzen oder einer Ablöse auch einen dritten Weg – nämlich die Einbindung von Mobilitätsmanagement – zumindest für einen Teil der sonst erforderlichen Stellplätze wählen zu können. Hierzu zählen neben der Bereitstellung von Dauerkarten für den ÖPNV in Bremen auch die Anlage einer Car-Sharing-Station sowie die Einbindung der Car-Sharing-Dienstleistung. Durch die Neuregelung wurden so für Neubauvorhaben wirksame Anreize für umweltfreundliche Mobilitätskonzepte gegeben.

Hiervon ist bereits in mehreren Bauanträgen Gebrauch gemacht worden. Fertiggestellt ist beispielsweise das Studentenwohnheim Lange Reihe 28 (Walle), wo es für die Bewohnerinnen und Bewohner nun besondere Konditionen für die Car-Sharing Nutzung gibt.

Die Einbindung von Car-Sharing in Wohnungsbauvorhaben ist angesichts der hohen Baukosten von Tiefgaragen und der monatlichen Kosten des Autobesitzes¹² auch ein Beitrag zu kostengünstigem Wohnungsbau.

Die Einbindung von Car-Sharing ist auch ein Eckpfeiler des Mobilitätskonzeptes für das Hulsberg-Viertel.

6. Initiativen auf Bundesebene

Noch immer gibt es auf Bundesebene keine geeigneten straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen, nach denen Straßenverkehrsbehörden Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum in einem einfachen Verfahren anordnen können. Die Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung sieht vor: „Im Straßenverkehrsrecht schaffen wir die Möglichkeit, dass Kommunen Parkplätze rechtssicher für Carsharing-Autos und Elektroautos ausweisen können.“¹³ Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur hat einen ersten „Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von Carsharingfahrzeugen“ (Carsharinggesetz-CsgG) im Januar 2015 in die Fachgremien zur weiteren Beratung gegeben.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird hierzu weiterhin aktiv auf Bundesebene die Bremer Erfahrungen einbringen, um Lösungen zu erreichen, die auf kommunaler Ebene auch praktikabel und zielführend sind.

¹² S.a. Kostenübersicht des ADAC, z.B Golf 1,4 monatliche Gesamtkosten 559 € wovon die Betriebskosten (Sprit etc.) 124 € betragen – s.a. http://www.adac.de/mmm/pdf/autokosteneuebersicht_47085.pdf

¹³ S.a. http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Anlagen/2013/2013-12-17-koalitionsvertrag.pdf?__blob=publicationFile S.44

Im Dezember 2014 wurde Bremen in Paris mit dem "Grand prix européen de la mobilité" des Jahres 2014 des französischen Fachjournals „Ville Rail & Transports“ ausgezeichnet, sowohl für das Beteiligungskonzeptes für den Verkehrsentwicklungsplan als auch für die Umsetzung des Car-Sharing Aktionsplanes.

Diese Anerkennungen helfen, Bremen als innovative Stadt mit hoher Lebensqualität international zu profilieren.

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.