

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

**Bericht der Verwaltung  
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)  
am 09.05.2018**

**Umsetzung des Car-Sharing Aktionsplans  
„Carsharing in Bremen stärker bewerben und attraktiver machen!“  
und „Carsharing auf das gesamte Stadtgebiet ausweiten“**

**A. Sachdarstellung**

Im September 2009 wurde durch die damaligen Deputationen für Bau und Verkehr, bzw. für Umwelt und Energie der Car-Sharing<sup>1</sup> 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 Carsharing-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 mit Beschluss über den Antrag „Carsharing auf das gesamte Stadtgebiet ausweiten“ (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.“*

Im Februar 2017 erfolgte der Beschluss der Stadtbürgerschaft (Drs. 19/460 S) zum Thema „Carsharing in Bremen stärker bewerben und attraktiver machen!“:

„Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf,

- 1. sich weiterhin für einen verstärkten Ausbau von Mobilpunkten für Carsharing-Anbieter, gerade in unterversorgten Gebieten und den Stadträndern, in Bremen einzusetzen und*

---

<sup>1</sup> Schreibweisen lt. Duden: Carsharing und Car-Sharing – 2009: „Car-Sharing Aktionsplan“; 2017: „Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing“

*Carsharing bei großen städtebaulichen Vorhaben und Wohnbauprojekten stärker im Planungsprozess zu berücksichtigen.*

- 2. der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft in der ersten Jahreshälfte 2017 einen Bericht vorzulegen, inwiefern Bremen auf Internetseiten und weiteren werberelevanten Medien der Beteiligungen und Eigenbetriebe der Freien Hansestadt Bremen für Carsharing (stärker) werben kann.*
- 3. sich dafür einzusetzen, dass alle Carsharing-Anbieter auf den Internetseiten und Broschüren von BSAG und VBN, die Vorteile für Abonnenten von Monats- oder Jahreskarten anbieten, zu erwähnen.*
- 4. sich dafür einzusetzen, die Carsharing-Standorte dem Netzplan-Aushang der BSAG an allen Haltestellen, in den Bussen und Straßenbahnen, der Fahrplanauskunft auf der Internetpräsenz der BSAG sowie der VBN-App hinzuzufügen.“*

## **B. Umsetzung und weitere Planungen**

Aufgrund der rechtlichen Entwicklung zu einem Carsharinggesetz des Bundes zum 1.9.2017 sowie der Untersuchung zu den Auswirkungen des Carsharing in Bremen wurde mit der Vorlage des Berichtes bis zum Vorliegen der Untersuchungsergebnisse gewartet.

### **1. Entwicklung Carsharing in Deutschland**

Sowohl bundesweit als auch in Bremen ist die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer von Carsharing im Jahr 2017 signifikant angestiegen. Der Jahresbericht des Bundesverbandes CarSharing (bcs) des Jahres 2018<sup>2</sup> zeigt einen Anstieg sowohl im stationsungebundenen als auch im stationsgebundenen Carsharing mit insgesamt über 2,1 Millionen Fahrberechtigten zum Jahresbeginn 2018 (insgesamt +23 % gegenüber dem Vorjahr). Die Zahl der Carsharing-Fahrzeuge ist dagegen im gleichen Zeitraum nur um 4,4 % gewachsen.

Stationsbasierte Anbieter haben insgesamt 10.050 Carsharing-Fahrzeuge an 5.000 Stationen in ganz Deutschland stationiert – 677 Städte und Gemeinden mit insgesamt 39 Millionen Einwohnern. Die Zahl der Fahrberechtigten stieg hier im Jahresvergleich um 17 %, die der Fahrzeuge um 6,9 %. Free-floating Anbieter stellen 7.900 Fahrzeuge – vor allem in den großen Ballungszentren. Die Zahl der Fahrberechtigten stieg in diesem Zeitraum insgesamt um 25 % (mit Mehrfachkundschaften), die Zahl der Fahrzeuge dagegen nur geringfügig um 1,3 %. Die beiden großen free-floating Anbieter Car2Go und DriveNow sind nach wie vor in sieben Metropolen (Berlin, München, Hamburg, Stuttgart, Köln, Düsseldorf, Frankfurt) mit insgesamt 10 Millionen Einwohnern aktiv.

Trotz des quantitativen Wachstums zeigen sich auch Schwierigkeiten dieses Geschäftsfeldes: So ist z. B. Spotcar (unterstützt durch Opel in Berlin) ebenso wieder eingestellt worden wie das Elektroauto-Carsharing MultiCity (Citroen in Berlin)<sup>3</sup>. Die Linde-Tochter BeeZero wird das Carsharing mit Brennstoffzellen-Autos in München zum 30. Juni 2018 beenden. Auch haben Car2Go und DriveNow die Bedienungsgebiete in einigen Städten wieder verkleinert; Car2Go hat 2015 einen Verlust von rd. 64 Mio. € gemeldet<sup>4</sup>. Derzeit wird eine Ver-

---

<sup>2</sup> Veröffentlicht 26.2.2018 / Download: <https://carsharing.de/>

<sup>3</sup> Taz Artikel: „Konkurrenz im Carsharing - Pleiten trotz wachsenden Marktes“ 13.2.2016  
<http://www.taz.de/!5273156/>

<sup>4</sup> S.a. Die Zeit, „Teile und verliere“ (13.09.2016) s.a. <http://www.zeit.de/2016/37/carsharing-daimler-bmw-car2go-staatliche-foerderung>

schmelzung der beiden mit Abstand größten free-floating-Anbieter Car2Go (Mercedes) und DriveNow (BMW) erwartet<sup>5</sup>. Zudem hat es die Insolvenz eines größeren Carsharing-Anbieters (Citeecar<sup>6</sup>) und Marktaustritte anderer Anbieter (z.B. Quicar von Volkswagen) gegeben<sup>7</sup>.

Die beiden Carsharing Varianten – stationsgebunden und free-floating (oder stationsungebunden) – sprechen unterschiedliche Bedürfnisse und unterschiedliche Kunden an. Das free-floating Carsharing wird im Wesentlichen für innerstädtische Kurzstreckenfahrten genutzt, denn nur im „Geschäftsgebiet“ kann das Fahrzeug wieder abgegeben werden. Deshalb konzentrieren sich diese Angebote auch auf die genannten Großstadtreionen. Zudem ist keine echte vorherige Reservierungsmöglichkeit<sup>8</sup> gegeben. Die Fahrtlängen betragen hier durchschnittlich 6 – 13 km, während das stationsgebundene Carsharing stärker für Regionalfahrten und Langstrecken genutzt wird (Fahrtlängen durchschnittlich um 40 km).<sup>9</sup>

Das stationsgebundene Carsharing bietet üblicherweise eine Bandbreite an Fahrzeugtypen und erlaubt auch längerfristige Reservierungen. Es kann aber auch spontan reserviert werden. Das Fahrzeug muss generell wieder an die Ausgangsstation zurückgebracht werden.

## **2. Carsharing Entwicklung in Bremen**

Insgesamt haben die beiden Anbieter cambio und Move About in der Region Bremen deutlich über 14.000 Fahrtberechtigte, hiervon haben rund 13.500 ihren Wohnsitz in Bremen. Der Zuwachs des Jahres 2017 beträgt rund 15 %. Im Vergleich zu der Ausgangssituation bei der Beschlussfassung des Car-Sharing Aktionsplans (2009) mit damals gut 5.000 Carsharing Nutzerinnen und Nutzern ist ein Anstieg auf rund 275 % festzustellen.

In Bremen sind derzeit drei Carsharing-Anbieter aktiv, die alle stationsgebunden arbeiten:

- a) Cambio Bremen hat (Stand Dezember 2017) 13.039 Nutzerinnen und Nutzer wohnhaft im Stadtgebiet Bremen, über 14.000 Kundinnen und Kunden insgesamt. Die Kundenzahlen sind 2017 gegenüber 2016 (jeweils Dezember) um 15% angestiegen. Es standen 308 Fahrzeuge an 88 Stationen zur Verfügung.
- b) Move About – derzeit reines Elektroauto und e-Zweirad-Angebot mit über 300 registrierten Fahrberechtigten in Bremen und 18 Pkw an 10 öffentlich zugänglichen Stationen (Uni-Bereich, Vahr, Überseestadt, BSAG-Zentrum, Osterholz, Findorff).
- c) Flinkster (Carsharing der Deutschen Bahn) ist laut Website in Bremen mit einem Standort vertreten: Am Hauptbahnhof werden insgesamt 3 Fahrzeuge verschiedener Größenklassen angeboten. Das Angebot von Flinkster in Bremen ist vor allem auf die Anschlussmobilität von Bahnreisenden ausgerichtet. Weitere Daten wurden seitens Flinkster (auch auf Anfrage) nicht übermittelt.

---

<sup>5</sup> s.a. <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/carsharing-daimler-uebernimmt-car2go-komplett-vorfusion-mit-drivenow/21019856.html>

<sup>6</sup> <https://www.berliner-zeitung.de/wirtschaft/e-mobilitaet-in-berlin-berliner-carsharing-unternehmen-citeecar-muss-insolvenz-anmelden-23278506>

<sup>7</sup> <https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/carsharing-wie-der-preiskampf-carsharer-ruiniert/12893434.html>

<sup>8</sup> Car2Go maximal 30 Minuten vor Fahrtantritt; DriveNow kostenfrei max. 15 min vor Fahrtantritt, sonst 10 ct/min Gebühr

<sup>9</sup> S.a. <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/umweltbilanz/wirkung-verschiedener-carsharing-varianten-auf-verkehr>

Seitens der Behörde bestehen regelmäßig Kontakte zu Carsharing-Betreibern, z. B. im Rahmen des allgemeinen fachlichen Austauschs. Nach Angaben von Car2Go und DriveNow ist Bremen aufgrund der Stadtgröße und –struktur derzeit nicht im Fokus dieser free-floating Angebote<sup>10</sup>.

## 2.1. Ziele des Carsharing in Bremen

Im Jahr 2009 wurde mit dem Carsharing Aktionsplan das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 mindestens 20.000 Carsharing Nutzerinnen und Nutzer zu erreichen, die dann den Straßenraum um 6.000 Pkw entlasten sollen. Waren zu Beginn des Jahres 2009 etwa 5.000 Carsharing Nutzerinnen und Nutzer in Bremen registriert, so hat sich diese Zahl bis Ende 2017 auf über 14.000 Carsharing Nutzerinnen und Nutzer im Bereich Bremen entwickelt, was rund das 2,75 fache bedeutet.

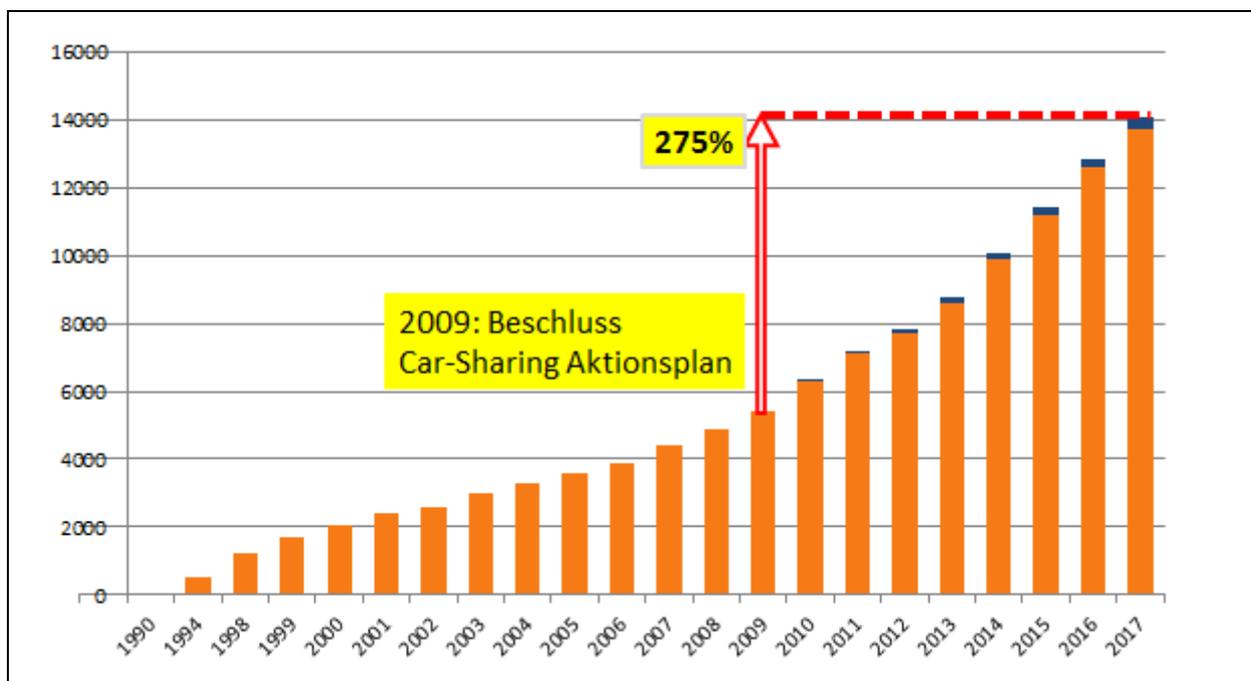


Abb. 1: Entwicklung der Fahrberechtigten der Carsharing Anbieter cambio (orange) und Move About (blau) in Bremen (Quelle Daten: cambio und Move About)

Die mit dem Wachstum des Carsharing erwartete Entlastung des Bremer Straßenraums um 6.000 Pkw ist ein Beitrag in den Bereichen Fußverkehr / Nahmobilität, Straßenraumgestaltung sowie Barrierefreiheit. Im 2014 beschlossenen Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (VEP) ist Carsharing als wichtiger Baustein in mehreren Maßnahmenfeldern enthalten:

- Als attraktive Alternative zum privaten Auto (zusammen mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds) zur Reduzierung des Parkraumbedarfs (G.2)
- Ausbau Carsharing (H.4), um das Netz an großen und kleinen Carsharing-Stationen auszubauen und auch räumlich auszuweiten

<sup>10</sup> S.a. Interview Radio Bremen mit Car2Go-Pressesprecher Andreas Leo am 28.8.2014 und Zitat DriveNow-Unternehmenssprecherin Aurika von Nauman in Weser-Kurier vom 14.3.2017 "Stationsunabhängiges Carsharing für Bremen"

- Carsharing-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
- Als Bestandteil verschiedener Beratungsfelder des Mobilitätsmanagements, z. B. für Neubürger und Betriebe (I.3, I.4, I.6)

### 3. Untersuchung zu den Auswirkungen des Carsharing in Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat eine anbieterübergreifende wissenschaftliche Untersuchung zu den Auswirkungen des Carsharing in Bremen durchführen lassen. Neben den Fragen in Hinblick auf Mobilitätsverhalten, Pkw-Besitz, Angebotswünschen und –zufriedenheit wurde auch das Einkaufsverhalten abgefragt und mit einer stadtweiten Referenzgruppe (Zufallsstichprobe) abgeglichen. Es wurden alle Kundinnen und Kunden über cambio und Move About angeschrieben. Flinkster hat sich nicht an der Untersuchung beteiligt.

Die Befragungsdaten zeigen hinsichtlich der PKW Verfügbarkeit, dass in der Referenzgruppe rund 80 % der Befragten jederzeitigen Zugriff auf einen PKW im Haushalt haben, während dieses bei den Carsharern bei 21 % liegt. Für die Mehrheit dieser Nutzer bietet Carsharing die einzige regelmäßige Zugriffsmöglichkeit auf ein Kraftfahrzeug im Haushalt.

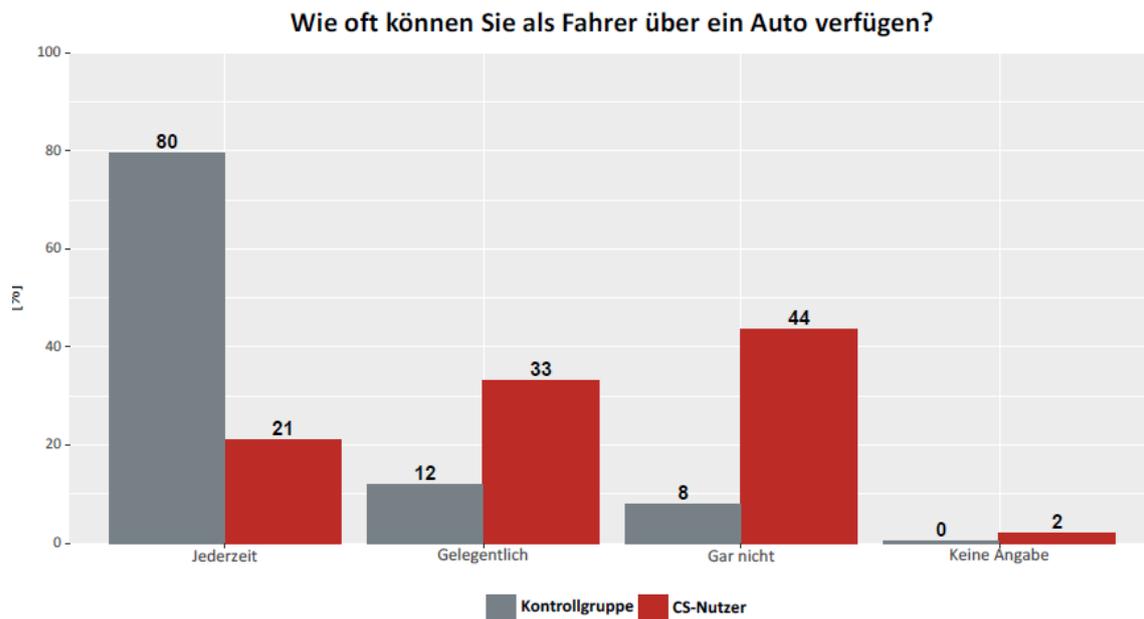


Abb. 2: Befragungsergebnisse: Verfügbarkeit über einen PKW im Haushalt in Bremen – Haushalte mit Carsharing im Vergleich zur Referenzgruppe (Quelle team red)

Auch lassen sich Unterschiede in Bezug auf den Besitz von Zeitkarten für den ÖPNV feststellen. Rund 78 % der befragten Nutzer geben an, eine Zeitkarte oder eine BOB-Karte zu besitzen. In der Kontrollgruppe beträgt der entsprechende Anteil nur 58 %.

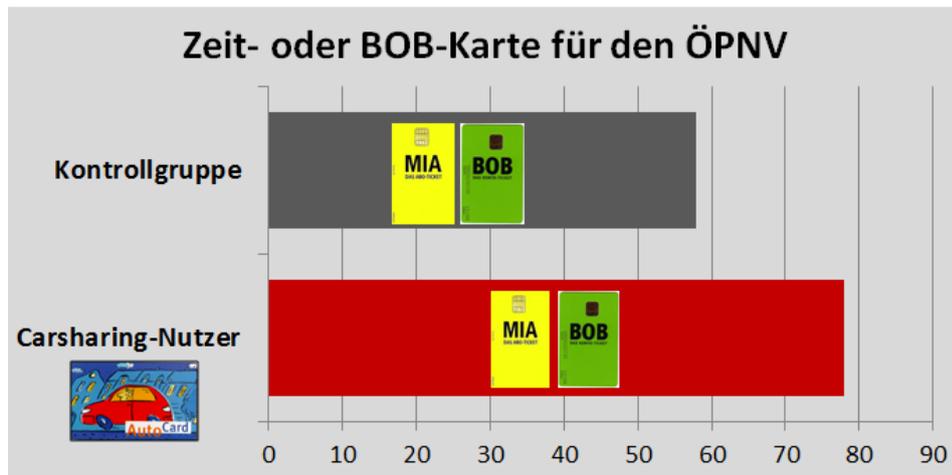


Abb. 3: Befragungsergebnisse: Verfügbarkeit über eine Zeitkarte oder BOB Card des ÖPNV – Haushalte mit Carsharing im Vergleich zur Referenzgruppe (Quelle team red)

Carsharing-Nutzer zeichnen sich grundsätzlich durch eine geringere Pkw-Nutzung und höhere Wegeanteile im Umweltverbund aus. Auch unter Zurechnung der für die Carsharing-Nutzung angegebenen Anteile ergeben sich deutliche Unterschiede bei der Pkw-Nutzung für unterschiedliche Wegeanlässe.

Die Befragung zeigt, dass eine PKW-Nutzung vor allem auf dem Weg zur Arbeit oder Ausbildung durch die Nutzerinnen und Nutzer von Carsharing deutlich seltener erfolgt (9%) als in der Kontrollgruppe (45%). Dafür wird hierfür bei den Carsharing Kundinnen und Kunden deutlich mehr das Rad genutzt (55%) als bei der Referenzgruppe (27%).

### 3.1. Entlastung des Parkraums

Die Entlastung des Parkraums ist angesichts der vorhandenen Übernutzung innerstädtischen Straßenraums ein besonders wichtiger Aspekt des Carsharing in Bremen. Im Zusammenwirken mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Personennahverkehr besteht eine gute Alternative zum Besitz eines eigenen Pkw.

Die Befragung zeigt, dass rund 32% der befragten Nutzerinnen und Nutzer bei cambio und rund 22% bei Move About im Zusammenhang mit der Nutzung des Carsharing-Angebots einen Pkw im Haushalt abgeschafft haben. Eine Umrechnung dieser Angaben in die Anzahl reduzierter Fahrzeuge führt zu dem Ergebnis, dass jedes eingesetzte Carsharing-Fahrzeug bis zu 14 Fahrzeuge im Privatbesitz ersetzt. Diese Zahlen bestätigen auch die aus den Kundenbefragungen der Carsharing-Anbieter übermittelten Werte.

Noch höhere Nennungsanteile entfallen auf die Aussage, dass durch die Nutzung von Carsharing auf die Anschaffung eines Pkw im Privatbesitz verzichtet wurde. Bei direkter Hochrechnung kann hier davon ausgegangen werden, dass jedes Carsharing-Fahrzeug die Anschaffung von bis zu 19 Fahrzeugen in Privatbesitz verhindert. Aus den Jahresvergleichen wird auch deutlich, dass der Anteil von jungen Fahrberechtigten, die erst gar kein Auto anschaffen, eine zunehmende Rolle spielt.

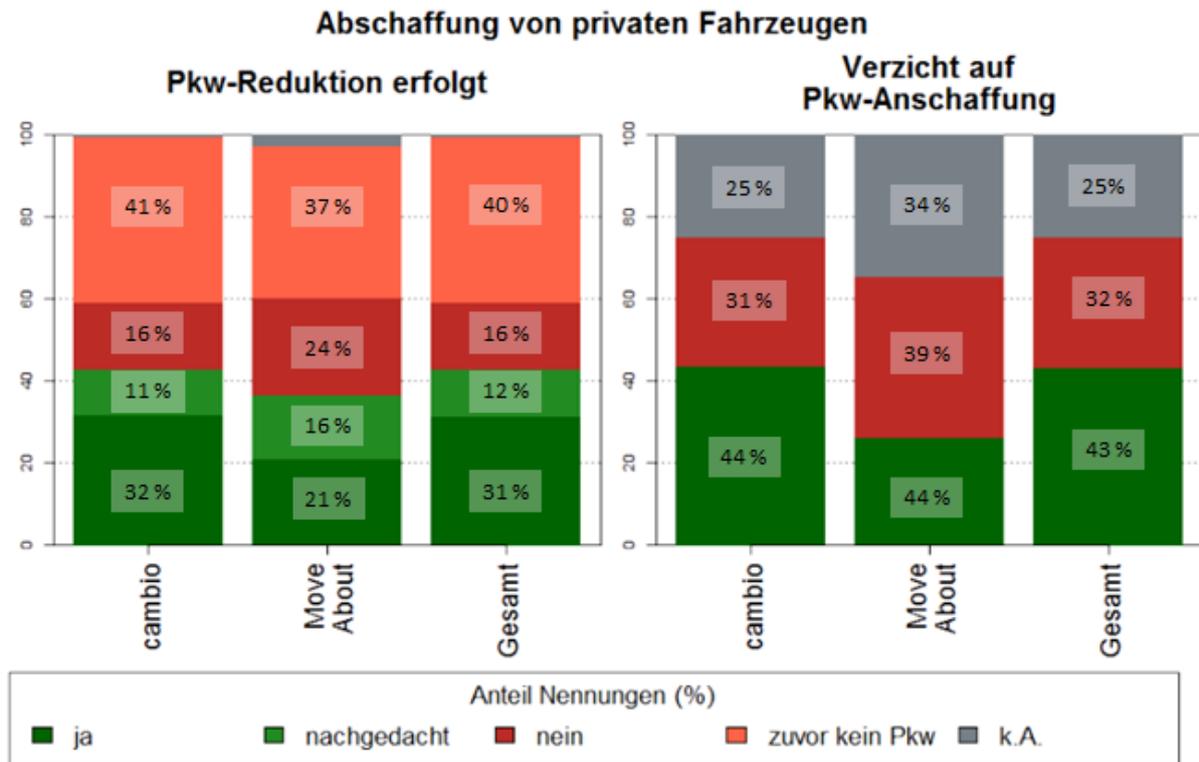


Abb. 4: Befragungsergebnisse: PKW-Reduktion im Zusammenhang mit der Carsharing Nutzung – (Quelle team red)

Die Entlastung im Parkraum sowie im Parkraumsuchverkehr ist ein wesentlicher Beitrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Insgesamt wurden bereits rund 5.000 Pkw im Bremer Straßenraum durch die Nutzung des Carsharing-Angebotes ersetzt – vor allem in den dicht bebauten innerstädtischen Bereichen. Wollte man einen ähnlichen Entlastungseffekt durch Hoch- oder Tiefgaragen erreichen, wären Investitionen in einer Größenordnung um 100 Millionen € nötig geworden.

Die Pkw-Ersatzquote des stationsbasierten Carsharing ist im Vergleich mit Auswertungen der free-floating („one-way“) Angebote deutlich höher. Die Studien WiMobil und EVA-CS zeigen, dass 6,5 bis 9,2 Prozent der Kunden von free-floating Systemen einen privaten Pkw im Haushalt abgeschafft haben<sup>11</sup>.

### 3.2. Emissionsminderung

Die in Bremen zum Einsatz kommenden Carsharing-Fahrzeuge liegen in den Emissionswerten deutlich unter der durchschnittlichen deutschen Pkw-Flotte. Bei cambio Bremen hat sich der CO<sub>2</sub> Ausstoß der cambio-Flotte von 129 Gramm im Jahr 2008 auf unter 100 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer reduziert (gemäß Herstellerangaben). Zum Vergleich: Der Durchschnitt der Neuwagen in Deutschland lag 2016 (gemäß Herstellerangaben) bei durchschnittlich 127,4 Gramm CO<sub>2</sub>/km<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> S.a. <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/umweltbilanz/wirkung-verschiedener-carsharing-varianten-auf-verkehr>

<sup>12</sup> Durchschnitt 2016, Center of Automotive Management zitiert in <https://www.welt.de/motor/news/article162060506/CO2-Ausstoss-von-Pkw.html>

Aufgrund der Dieselproblematik stellt cambio derzeit einen großen Teil seiner Flotte auf Benzin, Hybrid- und Elektrofahrzeuge um. Es wurden bislang vier cambio Carsharing-Stationen mit Elektrofahrzeugen und Lademöglichkeiten ausgestattet, die, z. B. an den mobil.punkten Birkenstraße, Rembertiring und Leibnizplatz, zusätzlich einen öffentlichen Platz zum Laden von Elektroautos aufweisen.

Der Carsharing-Anbieter Move About hat ausschließlich elektrisch betriebene Fahrzeuge in der Bremer Flotte.



Abb. 5: Kombination Elektro-Carsharing Fahrzeug und öffentlicher Ladeplatz (mobil.punkt Birkenstr.)



Abb.6: Move About Station (BSAG Zentrum)

### 3.3. Prioritäten und Zufriedenheit aus Nutzersicht

Die Befragung nach den Prioritäten aus Sicht der Carsharing Kundenschaft zeigte, dass eine unkomplizierte Buchung („sehr wichtig“: 79 %), die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt (68 %) und die Nähe der nächsten Station (60 %) von entscheidender Bedeutung sind. Carsharing-Nutzerinnen sind „kurze Wege zur Station“ deutlich häufiger „sehr wichtig“ (+14) als den männlichen Nutzern.

Dem gegenüber sind Aspekte wie Modellvielfalt, ÖPNV-Anbindung insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Nur ganz vereinzelt werden Design und Aussehen genannt oder Wünsche nach trendigen und sportlichen Fahrzeugen geäußert.

Auffallend ist die große Zufriedenheit der Carsharing Nutzerinnen und Nutzer mit allen untersuchten Aspekten. Vor allem für die Bereiche, die den Nutzerinnen und Nutzern „sehr wichtig“ sind, die also in der Prioritätenliste ganz oben stehen, gibt es sehr viel Lob und wenig Tadel. Das aus kommunaler Sicht in Hinblick auf den Ausbau des Stationsnetzes relevante Kriterium „kurze Wege zur nächsten Station“ wird von insgesamt 84 % mit „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“ beurteilt. Auch die „Anbindung von Stationen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs“ wird von 78 % positiv beurteilt. Für die Aspekte von entscheidender Bedeutung oder hoher Relevanz gilt: Insgesamt 93 % sind mit dem Buchungsvorgang zufrieden. Die Verfügbarkeit der gewünschten Fahrzeuge wird von 81 % positiv beurteilt, einfache, selbsterklärende Bedienbarkeiten von 89 %. 82 % beurteilen überdies die telefonische Erreichbarkeit positiv, weitere 16 % trauen sich hierzu kein Urteil zu. Der Wunsch nach one-way- oder free-floating-Optionen als wünschenswerte Erweiterungen des bisherigen stationsbasierten Angebots wurde von 10% der Befragten geäußert.

### **3.4. Einkaufsverhalten der Carsharing Nutzerinnen und Nutzer**

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde erstmalig der Zusammenhang zwischen Carsharing-Nutzung und Konsumverhalten analysiert. Die Ergebnisse der Analyse belegen eindeutig, dass Carsharing Nutzerinnen und Nutzer häufiger auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zur Erledigung ihrer Einkäufe zurückgreifen. Sie kaufen deutlich häufiger lokal ein als die Gesamtbevölkerung und verzichten dafür deutlich häufiger auf Einkäufe in Einkaufszentren. Die mit der Nutzung von Carsharing Angeboten verbundene Lebensweise leistet einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des lokalen Einzelhandels.

### **3.5. Fazit der Befragungsergebnisse**

Die unabhängig erhobenen Untersuchungsergebnisse belegen die schon in früheren Befragungen durch die Carsharing Anbieter belegten Entlastungseffekte für den Parkraum. Aus städtischer Sicht ist die Relevanz der „kurzen Wege zur nächsten Carsharing-Station“ – verstärkt durch die Betonung aus weiblicher Perspektive ein Ausgangspunkt zur weiteren Verdichtung des Stationsnetzes. Der auch bundesweit beachtete Ansatz der mobil.pünktchen in den verdichteten Stadtteilen stößt auf eine sehr positive Bewertung.

Die Untersuchungsergebnisse belegen die Einbettung des Carsharing in einen urbanen Lebensstil, der mit weniger Autoabhängigkeit verknüpft ist, dafür mehr Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung („multi-modaler Lebensstil“). Hiermit ist, wie das erstmals erhobene Einkaufsverhalten zeigt, eine Stärkung des lokalen Einzelhandels verbunden.

Die Nutzergruppe des Carsharing zeigt eine rationale PKW-Nutzung – der Wunsch nach free-floating oder one-way-Angeboten ist mit 10 % verhalten. Die Studie schlägt vor, die Integration von Carsharing durch die Wohnungswirtschaft bei Neubau- und Bestandsmaßnahmen zu verstärken und neue Nutzergruppen (wie Senioren, Halter älterer PKW) anzusprechen – betont aber die prioritäre Rolle des dichten und weiter auszubauenden Stationsnetzes. Hier wird auch auf die Möglichkeiten von Stationen auf den Parkplätzen von Supermärkten hingewiesen, wie es in der Schweiz sehr üblich ist.

## **4. Ausweitung des Carsharing-Angebots in Bremen**

Um die angestrebte Nutzerzahl von 20.000 Carsharing Nutzerinnen und Nutzern bis Ende 2020 zu erreichen, ist ein jährliches Wachstum von rund 15 % erforderlich. Es müssen dann etwa 400 Carsharing-Fahrzeuge in Bremen stationiert sein. Um dieses Ziel zu erreichen, sind sowohl der Ausbau des Stationsnetzes als auch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit nötig. Der im Car-Sharing-Entwicklungsplan angestrebte Entlastungseffekt um 6.000 PKW wird jedoch schon früher erreicht sein, da sich der Entlastungseffekt stärker ausgeprägt hat als 2009 erwartet.

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

#### 4.1. Stationsdichte in Bremen

Die meisten Stationen des Carsharing in Bremen befinden sich außerhalb des öffentlichen Straßenraums. Von den insgesamt 101 Stationen<sup>13</sup> der drei Anbieter befinden sich 74 auf privatem Grund und 27 Stationen als mobil.punkte oder mobil.punktchen im öffentlichen Straßenraum.

Die Anlage von mobil.punkten und mobil.punktchen erfolgt zumeist auf Standortanregungen aus dem Stadtteil, v.a. der Stadtteilbeiräte. Die Standort- und Detailplanung greift auch Anregungen der Feuerwehr auf, z. B. um Einmündungen, an denen oftmals PKW in den Schleppekurven behindernd abgestellt sind, durch Gehwegnasen freizuhalten. Hierdurch wird sowohl das Überqueren der Straße für den Fußverkehr sicherer, als auch das Abbiegen für die Fahrzeuge der Müllabfuhr und Feuerwehr einfacher.



Abb.7: Vor Ort-Abstimmung von mobil.punktchen mit Beiratsvertretern, Polizei, ASV und SUBV (Schubertstr.)



Abb. 8: Beitrag zur Rettungssicherheit: Gehwegnasen an Einmündungen verhindern Falschparken in den Einmündungen (Schmidtstr./Hollerstr.)

Aufgrund der Haushaltssperre konnten im Jahr 2016 keine neuen Stationen im öffentlichen Straßenraum angelegt werden. Sowohl Move About als auch cambio haben aber in verschiedenen Stadtgebieten neue Stationen auf privatem Grund eingerichtet und somit zu einer Verbesserung der Stationsdichte beigetragen.

Im Herbst 2017 wurden drei neue mobil.punktchen umgesetzt.

- Findorff:
  - Utbremer Ring (2 Fahrzeuge)
- Neustadt:
  - Werderstraße (2 Fahrzeuge)
- Woltmershausen:
  - Woltmershauser Str. (2 Fahrzeuge)

Aktuell (Frühjahr 2018) sind drei weitere mobil.punktchen in der baulichen Umsetzung:

- Findorff:
  - Ricarda-Huch-Straße (2 Elektro-Fahrzeuge)
- Schwachhausen:
  - Schubertstraße (2 Fahrzeuge)
  - Scharnhorststraße (3 Fahrzeuge) - im Zuge der Kanalbauarbeiten von hanse-Wasser in der Scharnhorststr. wird diese Station hergestellt

<sup>13</sup> Stand 5. Januar 2018

In der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit wurden alle Haushalte im unmittelbaren Umfeld der neuen mobil.pünktchen per Postwurfsendung über die Maßnahme, die Hintergründe dafür sowie das entstehende Mobilitätsangebot durch SUBV informiert – insgesamt ca. 2.500 Haushalte für die Umsetzungen 2017/2018.

Für eine Umsetzung in den Folgejahren sind zahlreiche weitere mobil.punkt-Standorte im Verfahren - jeweils in enger Abstimmung mit Beiräten und Ortsämtern.

Bei Neuplanungen werden nach Möglichkeit Flächen für Ladesäulen für Elektroautos vorgesehen. Wenn die Gehwege für die Aufnahme von Ladesäulen zu schmal sind, müssen Ladeeinrichtungen dann auf verlängerten Gehwegnasen eingeplant werden.

#### **4.2. Ausweitung Carsharing-Stationen über das gesamte Stadtgebiet**

In allen Städten ist ein marktbasierendes Wachstum von Carsharing in weniger zentral gelegenen und gering verdichteten Stadtbereichen deutlich schwieriger. Um Anreize für den Betrieb von mobil.punkten und mobil.pünktchen in innenstadtferneren oder weniger dicht besiedelten Stadtteilen zu geben, wird in Bremen die zu entrichtende Nutzungsgebühr räumlich gestaffelt. Die Gebührenstaffelung orientiert sich an den Abgrenzungen der Gebietszonen des Stellplatzortsgesetzes, sie beträgt in der Zone I 49,50 € (monatlich pro Stellplatz), in der Zone II dagegen nur 25,50 €.

Der Bürgerschaftsbeschluss von 2013 „Carsharing auf das gesamte Stadtgebiet ausweiten“ wird auch in den weiteren Ausbauplanungen von mobil.punkten und mobil.pünktchen umgesetzt. In Abstimmung mit Beiräten und Ortsämtern befinden sich für die Jahre 2018/2019 Standorte in den folgenden Stadtteilen in Planung:

- Gröpelingen (4 Standorte)
- Walle inkl. Überseestadt (mind. 6 Standorte)
- Huchting (1-2 Standorte)
- Mitte (1 Standort)
- Schwachhausen (1 Standort)
- Vahr (1-2 Standorte)

Das 2015 eingerichtete mobil.pünktchen nahe des Umsteigepunktes Huckelriede strahlt auch nach Arsten und Kattenturm aus.

Unabhängig von dem Ausbau der mobil.punkte und -pünktchen in innenstadtferneren Lagen, sind die Bremer Carsharing-Anbieter selbst aktiv dabei, das Angebot auf das gesamte Stadtgebiet zu erweitern.

In Burglesum soll in diesem Jahr eine Station mit zwei Elektrofahrzeugen der Firma Move About im Rahmen des Neubauvorhabens Lesumpark in Betrieb genommen werden. Dieses stellt das erste Carsharing-Angebot in Burglesum dar.

Cambio richtete in Woltmershausen eine erste Station 2016 ein, ein mobil.pünktchen folgte im September 2017, im August 2017 wurde eine neue Station in Kattenturm nahe der BSAG Haltestelle Kattenturm-Mitte auf privatem Grund eröffnet und seit 10.01.2018 bedient eine Station von cambio in Blockdiek den Stadtteil Osterholz.

Die Integration von Carsharing in Neubauvorhaben oder auch die Anlage von Carsharing-Stationen auf Supermärkten sind Möglichkeiten zum Ausbau des Carsharing Angebotes im gesamten Stadtbereich.

Im Rahmen des Masterplans Green City Bremen wird auch die Ausweitung von Carsharing-Angeboten auf das gesamte Stadtgebiet untersucht.

### **4.3. Carsharing-Integration bei Neubauvorhaben**

Seit dem 1.1.2013 ist das neue Stellplatzortsgesetz in Kraft. Seitdem wird Bauherren in Bremen die Möglichkeit eingeräumt, neben der Realherstellung von Stellplätzen oder der Zahlung einer Ablöse auch einen dritten Weg – nämlich die Einbindung von Mobilitätsmanagement – zumindest für einen Teil der sonst erforderlichen Stellplätze wählen zu können. Hierzu zählt neben der Bereitstellung von Dauerkarten für den ÖPNV in Bremen auch die Integration von Carsharing. Die Einbindung von Carsharing in Wohnungsbauvorhaben ist angesichts der hohen Baukosten von Tiefgaragen und der monatlichen Kosten des Autobesitzes<sup>14</sup> auch ein Beitrag zu kostengünstigem Wohnungsbau. Es sind mehrere Bauprojekte in Planung und Bau bei denen Carsharing-Stationen integriert sind, z. B. bei den Bauvorhaben Deichhäuser / Überseestadt (Move About), Theovida / Osterfeuerberg (cambio), Lesum-Park (Move About), Kissinger Str./Findorff (Move About). Die Einbindung von Carsharing bildet auch einen Eckpfeiler des Mobilitätskonzeptes für das Neue Hulsberg-Viertel.

## **5. Rechtsrahmen und Verfahren**

Rund 12 Jahre nach dem ersten Beschluss des Bundestages<sup>15</sup> ist nun das Carsharing-Gesetz (CsgG) des Bundes zum 1.9.2017 in Kraft getreten. Dieses sieht neben der Möglichkeit einer Bevorrechtigung von Carsharing-Fahrzeugen beim Parken auch die Möglichkeit der Sondernutzung von öffentlichem Straßenraum für die Anlage von Carsharing-Stationen beim stationsgebundenen Carsharing vor. Diese straßenrechtliche Nutzungsregelung wird in Bremen bereits seit 2003 angewandt. Bremen wurde bei der 2. Lesung zum Carsharing-Gesetz des Bundes am 30.03.2017 im Bundestag explizit gelobt<sup>16</sup>, auch war ein Vertreter des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr als Sachverständiger zur Anhörung des Verkehrsausschusses geladen.

Aus kompetenzrechtlichen Gründen kann das (Bundes-) Carsharing-Gesetz eine Sondernutzung nur für den öffentlichen Straßenraum im Zuge von Bundesstraßen zulassen, was in der Stadtgemeinde Bremen aktuell nur die Kattenturmer Heerstraße sowie am Fähranleger Farge als angebaute Bundesstraßen betreffen würde.

Ein Carsharing-Gesetz für das Land Bremen ist in Arbeit, um die Bundesregelungen angepasst an die Bremer Erfahrungen zu übertragen.

Es besteht für den Marktzugang von neuen Carsharing-Anbietern in Bremen kein Zugangshemmnis. Es müssen für einen gewerblichen Betrieb die normalen gewerblichen und sonstigen Voraussetzungen für einen Autovermietungsbetrieb erfüllt werden, für vereinsba-

---

<sup>14</sup> 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/autokostenuuebersicht\\_47085.pdf](http://www.adac.de/_mmm/pdf/autokostenuuebersicht_47085.pdf)

<sup>15</sup> Beschluss Bundestag vom 16.06.2005 „Car-Sharing als innovative Verkehrsdienstleistung im Umweltverbund fördern“, Beschluss Bundestag vom 16.06.2005 BT Drs. 15/5586

<sup>16</sup> Zweite und Dritte Lesung des Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharings im Bundestag, <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2017/kw13-de-carsharing/499944>

sierte Angebote die entsprechenden Regelungen des Vereinsrechts. Die weit überwiegende Zahl der Carsharing-Stationen befindet sich auf privatem Grund.

Die Zuweisung neuer Stationen im öffentlichen Straßenraum an Carsharing-Anbieter erfolgt über ein öffentlich bekanntgegebenes Interessenbekundungsverfahren. Als Testlauf wurde ein Interessenbekundungsverfahren für die in 2017 und Anfang 2018 in Betrieb gehenden mobil.pünktchen durchgeführt. In einem Einigungsverfahren mit den Anbietern Move About und cambio wurde Übereinstimmung mit allen Beteiligten erzielt. Move About wird ein mobil.pünktchen an der Ricarda-Huch-Straße (Findorff) betreiben. Hierzu wird hier ein Elektroanschluss angelegt, da Move About eine rein elektrische Carsharing-Flotte anbietet. Cambio wird die mobil.pünktchen Werderstr., Woltmershauser Str., Utbremer Ring, Scharnhorststr. und Schubertstr. betreiben. Bei diesen Stationen ist aus Platzgründen keine Elektro-Lademöglichkeit möglich.

## **6. Öffentlichkeitsarbeit für Carsharing**

Im Rahmen der EU-geförderten Projekte erfolgt eine anbieterneutrale Öffentlichkeitsarbeit für das Prinzip Carsharing, wie auch im Car-Sharing Aktionsplan von 2009 enthalten. Die Webseite [www.mobilpunkt-bremen.de](http://www.mobilpunkt-bremen.de) wird vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr gepflegt. Diese Seite stellt in deutscher und englischer Sprache Carsharing, Bremens Strategie dazu und das mobil.punkt-Konzept sowie eine anbieterübergreifende Karte der Carsharing-Standorte in Bremen dar. Die Karte wird über eine Kooperation mit bremen.online eingebettet, die in regelmäßigen Abständen die vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr bereitgestellten Standortdaten in die Karte einpflegt.

Information über Carsharing in Bremen wird ebenfalls umfassend auf bremen.de unter der Rubrik „Mobilität und Verkehr“<sup>17</sup> dargestellt - ebenso im Internetauftritt der BREPARK<sup>18</sup>. Auch der Internetauftritt des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr<sup>19</sup> beinhaltet Hinweise zu Carsharing.

Carsharing wird ebenfalls auf den Internetauftritten der regionalen ÖPNV-Anbieter dargestellt. Die BSAG hat im Internet unter der Rubrik „Service -Externe Partner“ eine Headline „Carsharing“ mit Text und Links zu den Partnern/Unternehmen. Darunter werden u.a. auch die Vergünstigungen, die Inhaber von ÖPNV-Zeitkarten erhalten, erwähnt<sup>20</sup>. Die Standorte von cambio- und Move About im Bremer Stadtgebiet werden im interaktiven Liniennetzplan der BSAG<sup>21</sup> auf der Webseite abgebildet.

---

<sup>17</sup> <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/mobilitaet-und-verkehr/carsharing>

<sup>18</sup> <https://www.brepark.de/parken/carsharing/>

<sup>19</sup> [https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/nachhaltige\\_mobilitaet/foerderungen\\_und\\_projekte/car\\_sharing-31612](https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/nachhaltige_mobilitaet/foerderungen_und_projekte/car_sharing-31612)

<sup>20</sup> <https://www.bsag.de/de/service/externe-partner/car-sharing.html>

<sup>21</sup> <http://www.bsag-netz.de/index.php/de/tagesnetz>

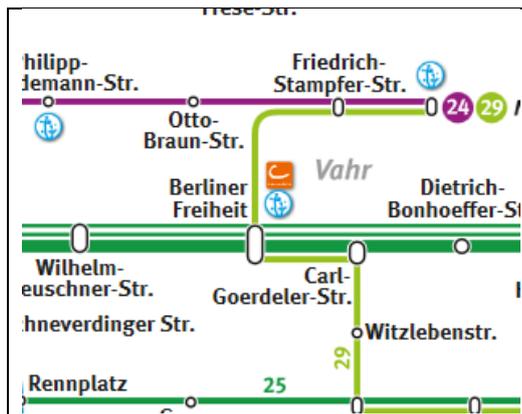


Abb. 9: BSAG interaktiver Liniennetzplan mit cambio und Move About Stationen (2017)



Abb. 10: kartenbasierter Haltestellenumgebungsplan (2017)

Auf der Internetseite des VBN findet sich eine Karte<sup>22</sup> des VBN-Gebietes in der neben allen Bahnhöfen, Haltestellen und Park/Bike + Ride Stationen alle cambio Stationen dargestellt sind. Diese lassen sich bspw. auch als Start- bzw. Ziel einer Verbindungsauskunft auswählen. Ebenso sind diese cambio Stationen in der VBN FahrPlaner-App zu finden. Aktuell ist der VBN dabei, zusätzlich die Stationen von Move About und Flinkster in die genannte Karte im Internet aufzunehmen. Auch für die VBN-App ist dieses in Planung.

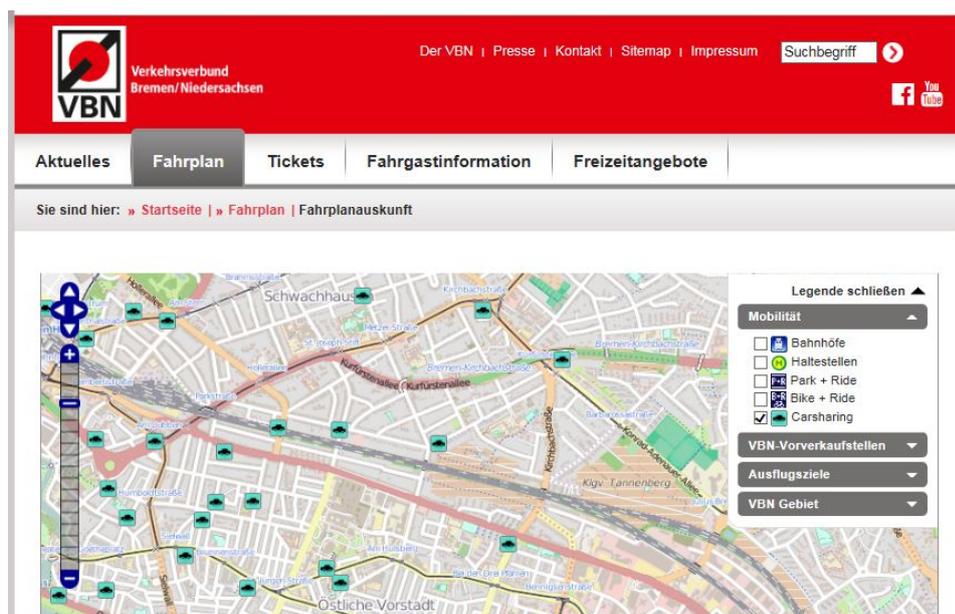


Abb. 11: Fahrplanauskunft des VBN inklusive cambio-Stationen.

Die Haltestellenumgebungspläne der BSAG stellen in der Regel die Carsharing-Stationen von cambio und Move About dar, es sind jedoch die Aktualisierungszyklen der Aushangpläne an Haltestellen bei neuen Stationen zu bedenken.

Bei den Liniennetzplänen in Bussen und Straßenbahnen stößt die Darstellungsfähigkeit von Carsharing-Stationen an ihre Grenzen - zum einen ist eine einigermaßen lagetreue Darstellung der derzeit schon über 100 Carsharing-Stationen in Bremen nicht mehr möglich, zum anderen ist eine Aktualisierung angesichts der dynamisch wachsenden Anzahl im Aktualisierungsturnus nicht möglich.

<sup>22</sup> auf OpenStreetMaps Basis

BSAG und VBN werden mit der nächsten Ausgabe ihrer Printmedien die Angaben zu Car-sharing sowie die enthaltenen Vergünstigungen für ÖPNV-Zeitkarten-Inhaber auf den neuesten Stand bringen.

Neben Broschüren im behördlichen Corporate Design<sup>23</sup> begleiten auch weitere anbieterunabhängige Werbemaßnahmen mit dem Bremer Carsharing Maskottchen UDO (steht für „Use it. Don't own it“) die Öffentlichkeitsarbeit. So wurde 2015 im Rahmen des CARE-North-Projektes ein 63-sekundiger Werbespot<sup>24</sup>, der die Vorzüge des Carsharing für die Nutzerinnen und Nutzer darstellt, entwickelt und in 8 Bremer Kinos mit einer Reichweite von ca. 30.000 Besucher gezeigt. Es erfolgte eine begleitende Kampagne mit City Light-Postern und Postkarten. Im Sommer 2017 wurde ebenfalls eine ähnliche Poster-Kampagne über 20 Wochen durchgeführt.

Der Werbespot wurde in Englisch, Norwegisch und auch Niederländisch übersetzt.



Abb. 12: Udo Postkarten-Kampagne 2015



Abb. 13 Poster-Kampagne auf City Light Werbeflächen (2017)

## 7. Vorbildwirkung der Bremer mobil.punkte

Die Bremer mobil.punkte und mobil.pünktchen sind Vorbild für viele ähnliche Vorhaben in anderen Städten. Im Rahmen des EU-geförderten Projekts „SHARE-North“ hat sich die belgische Stadt Gent am Bremer Car-Sharing Aktionsplan und dessen Zielen orientiert und einen eigenen Car-Sharing Aktionsplan beschlossen. Die norwegische Stadt Bergen richtet aktuell unter dem Begriff „mobilpunkt“ Carsharing Stationen im öffentlichen Straßenraum ein, die auch mit entsprechend gestalteten Stelen wie in Bremen gekennzeichnet sein werden (voraussichtliche Fertigstellung der ersten „mobilpunkte“ Bergen Frühsommer 2018).

Im Rahmen des deutschen Stadtentwicklungsprojektes „koopstadt“ haben Leipzig und Nürnberg Carsharing-Stationen nach Bremer Vorbild angelegt. Nürnberg hat unter Nutzung des Namensrechts dort einen ersten Mobilpunkt als Carsharing-Angebot im öffentlichen Straßenraum eröffnet. Jede Stele ist mit einem „mit freundlicher Genehmigung der Freien Hansestadt Bremen“ gekennzeichnet.

<sup>23</sup> Z.B. „Car-Sharing – Eine Strategie für intelligente Mobilität und effektives Parkraummanagement“, Zielgruppe allgemeine Öffentlichkeit; und „Faktenblatt Car-Sharing Erfahrungen in Bremen“, Zielgruppe Fachpublikum

<sup>24</sup> Udo chillt lieber: <https://youtu.be/ocwVYNvs340>



Abb. 14/15: Nürnberger mobil.punkt – Zeitungsbericht in Nürnberg (16.11.2015) und Eröffnung des ersten Nürnberger mobilpunktes durch Baureferent Daniel Ulrich (6.10.2016) „mit freundlicher Genehmigung der Freien Hansestadt Bremen“

### C. Finanzielle Auswirkungen

Die Herstellung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum ist nach § 3 GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz: Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden – sogenannte Entflechtungsmittel) ein Fördergegenstand zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Die Finanzierung der baulichen Umsetzung soll bis 2019 schwerpunktmäßig aus diesem Programm erfolgen. Darüber hinaus sind bremische Mittel zur Ko-Finanzierung im Wirtschaftsplan SV Infra für 2018/19 bereits beschlossen, zusammen je rd. 155 T€ Ab 2020 sind mit Wegfall des GVFG die bremischen Mittel i. H. v. 50 T€ in der Finanzplanung enthalten. Die Planungskosten werden aus Mitteln des Gesetzes über die Erhebung einer Wasserentnahmegebühr (BremWEGG) gefördert.

Die BREPARK ist nach Einrichtung der mobil.punkte und –püktchen nach dem derzeitigen Verfahren für die Verwaltung der Flächen zuständig. Die Aufwendungen der BREPARK für die Verwaltung und Pflege der Carsharing-Stationen (Verkehrssicherungspflicht, Straßenreinigung, Winterdienst etc.) werden durch die Nutzungsgebühren, die der Carsharing-Anbieter pro Monat und Stellplatz bezahlt, gedeckt.

Die Finanzierung der Personalkosten für die mobil.punkt-Planungs- und Koordinationsaufgaben beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr erfolgt derzeit im Rahmen von EU-geförderten Projekten (2016 - 2019: SHARE-North).

### Genderrelevante Auswirkungen

Unter den Carsharing Nutzerinnen und Nutzern in Bremen gibt es zwischen den Geschlechtern ein relativ ausgewogenes Verhältnis. Vorläufige Ergebnisse der vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr beauftragten Studie zum Verhalten der Carsharing-NutzerInnen in Bremen zeigen jedoch, dass kurze Entfernungen zur nächsten Carsharing-Station sowie gut sichtbare Stationsstandorte im öffentlichen Straßenraum für weibliche Nutzer eine höhere Relevanz als für männliche Carsharing-Nutzer haben.

### D. Beschlussvorschlag

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