

22-10

Tel.: 361- 6703 (Hr. Glotz-Richter)
Tel.: 361-10859

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

Vorlage Nr.: 17/ 295 (S) B+V
Vorlage Nr.: 17/ 120 (S) U+E

Vorlage
für die Sitzung der Deputation für Bau und Verkehr (S)
am 17.09.2009

und

für die Sitzung der Deputation für Umwelt und Energie (S)
am 24.09.2009

Aktionsplan „Car-Sharing für Bremen“

A) Sachdarstellung

Am 05.02.2009 bzw. 12.02.2009 haben die Deputation für Bau und Verkehr (S) bzw. die Deputation für Umwelt und Energie (S) den Bericht der Verwaltung zur ‚Einführung von Car-Sharing für Behörden, Gesellschaften und öffentliche Einrichtungen‘ zur Kenntnis genommen und festgestellt, dass „es nach wie vor erhebliche Potenziale zur Optimierung des Flottenmanagements und der Car-Sharing-Nutzung in Dienststellen, Gesellschaften und öffentlichen Einrichtungen gibt.“

Das den Deputationen und der Bürgerschaft vorgestellte Leitbild zur Stadtentwicklung „Bremen 20“ betont die Rolle von Car-Sharing zur weiteren Entwicklung attraktiver Stadtteile. Hierin wird das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 mindestens 20.000 Nutzerinnen und Nutzer von Car-Sharing in Bremen zu haben, verbunden mit einem deutlichen Entlastungseffekt des öffentlichen Straßenraums. Hiermit wird eine Vervielfachung der Car-Sharing-Nutzung angestrebt.

Die Entlastungseffekte des Car-Sharing sind deutlich. Zum einen ersetzt jedes Car-Sharing-Fahrzeug etwa 4 - 8 PKW, was den Parkplatzdruck in den Stadtvierteln mindert und bessere Optionen für die städtebauliche Gestaltung ermöglicht. Zum anderen senkt Car-Sharing durch bessere Fahrzeuge und das Zusammenwirken mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes den Schadstoffausstoß.

Mit der Auswahl Bremens mit dem Thema Car-Sharing zur Präsentation auf der Weltausstellung 2010 in Shanghai besteht ein weiterer Anlass, unterstützende Rahmensetzungen für Car-Sharing durch die Stadt in einen Aktionsplan zusammenzufassen.

Der Aktionsplan sieht vor, die Car-Sharing-Entwicklung in Bremen dadurch zu unterstützen, dass

- in den innerstädtischen Wohn- und Mischgebieten weitere Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum ermöglicht werden, da hier sowohl das Nachfragepotenzial als auch der Entlastungseffekt am stärksten sind;
- der Informationsstand über Car-Sharing verbessert wird. Hierzu dient sowohl eine allgemeine Öffentlichkeitsarbeit wie auch spezielle Informationen, z.B. für den Schulunterricht;
- Kombinationsangebote mit dem ÖPNV ausgebaut und stärker beworben werden
- bei Neubauprojekten Car-Sharing den Stellplatzbedarf senken kann;
- Car-Sharing stärker Berücksichtigung findet im Rahmen eines umweltorientierten und effizienten Mobilitätsmanagements bei Firmen und in Behörden.

Der Aktionsplan sieht eine Vielzahl von Maßnahmen in diesen Feldern vor, die z.B. im Rahmen des EU-geförderten Projektes ‚momo Car-Sharing‘ umgesetzt werden sollen, um parallel zur Präsentation Bremens auf der EXPO in Shanghai auch in Bremen selbst das Thema Car-Sharing stärker in die Wahrnehmung zu rücken.

B) Beschlussempfehlung:

1. **Die Deputation für Bau und Verkehr (S)** nimmt den Bericht Aktionsplan „Car-Sharing für Bremen“ zur Kenntnis.
 2. Die Deputation für Bau und Verkehr (S) stellt fest, dass Car-Sharing erhebliche Entlastungspotenziale für die Verkehrs- und Umweltsituation in Bremen aufweist und unterstützt die dargestellten Aktionen. Die Außendarstellung Bremens auf der EXPO 2010 ist ein wichtiger Anlass, auch in Bremen die Rahmenbedingungen der Car-Sharing-Entwicklung zu verbessern.
 3. Die Deputation für Bau und Verkehr (S) bittet den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in Abstimmung mit der Senatorin für Finanzen den Einbezug von Car-Sharing in die Reform des öffentlichen Beschaffungswesens sicherzustellen und dem Senat zu gegebener Zeit die verbindliche Einführung einer neuen Mobilitätsrichtlinie in den Dienststellen vorzulegen.
 4. Die Deputation für Bau und Verkehr (S) bittet den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, ihr im Herbst 2010 über den Verlauf der EXPO-Aktivitäten und der in Bremen durchgeführten Maßnahmen sowie der erreichten Erfolge erneut zu berichten.
1. **Die Deputation für Umwelt und Energie (S)** nimmt den Bericht Aktionsplan „Car-Sharing für Bremen“ zur Kenntnis.
 2. Die Deputation stellt fest, dass Car-Sharing erhebliche Entlastungspotenziale für die Verkehrs- und Umweltsituation in Bremen aufweist und unterstützt die dargestellten Aktionen. Die Außendarstellung Bremens auf der EXPO 2010 ist ein wichtiger Anlass, auch in Bremen die Rahmenbedingungen der Car-Sharing-Entwicklung zu verbessern.
 3. Die Deputation für Umwelt und Energie bittet den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in Abstimmung mit der Senatorin für Finanzen den Einbezug von Car-

Sharing in die Reform des öffentlichen Beschaffungswesens sicherzustellen und dem Senat zu gegebener Zeit die verbindliche Einführung einer neuen Mobilitätsrichtlinie in den Dienststellen vorzulegen.

4. Die Deputation für Umwelt und Energie (S) bittet den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, ihr im Herbst 2010 über den Verlauf der EXPO-Aktivitäten und der in Bremen durchgeführten Maßnahmen sowie der erreichten Erfolge erneut zu berichten.

Aktionsplan „Car-Sharing für Bremen“

Stand: 25.08.2009

1. Bestandsaufnahme

Die Stadt Bremen hat sich im Leitbild zur Stadtentwicklung "Bremen '20" die Ziele gesetzt, attraktiver und innovativer Wirtschaftsraum zu sein und lebendige Quartiere mit hoher städtischer Lebensqualität zu bieten. Hierbei muss der öffentliche Raum zugleich verkehrliche, soziale und ökologische Funktionen erfüllen, die bei begrenzter verfügbarer Fläche oft in einer Nutzungskonkurrenz stehen. Bremen hat ein vitales Interesse an einer möglichst effizienten Nutzung des öffentlichen Raumes. Neben einem gut ausgebauten Netz an Bahn-, Bus- und Radrouten, einem engmaschigen Fußwegesystem und guten überregionalen Anbindungen setzt Bremen auf die professionelle Dienstleistung „Car-Sharing“.

Das Leitbild der Stadtentwicklung 2020 stellt Car-Sharing in Bremen deshalb auch in den Zusammenhang von Verkehr, Umweltschutz und Lebensqualität. Für das Jahr 2020 wird eine Zahl von mindestens 20.000 Nutzerinnen und Nutzern des Car-Sharing angestrebt, eine Vervielfachung gegenüber der derzeitigen Zahl von etwa 5.100. Das Ziel wirkt auf den ersten Blick ambitioniert, ist aber realistisch, wenn man z.B. die Stadt Zürich als Maßstab nimmt, die bereits heute mit ihren etwa 380.000 Einwohnern auf über 16.000 Car-Sharer kommt.

Car-Sharing dient sowohl zur effizienten Mobilitätsgestaltung in Privathaushalten wie auch im Fuhrparkmanagement von Betrieben und Verwaltung.

Die Car-Sharing-Aktivitäten haben Bremen geholfen, zahlreiche Drittmittelförderungen für Mobilitätsprojekte nach Bremen holen zu können. Zudem wurde es Bremen auch ermöglicht, sich für den Zeitraum der EXPO 2010 in Shanghai („Better City – Better Life“) zu präsentieren. Bremen wurde mit dem Thema Car-Sharing für die ‚Urban Best Practice Area‘ in einem internationalen Wettbewerbsverfahren als eines von drei weltweiten Beispielen im Verkehrsbereich ausgewählt. Car-Sharing ist ein wichtiger Baustein, um die Verkehrsprobleme auch in den sehr dicht bebauten Großstädten Asiens und Lateinamerikas zu lösen. Die Entwicklung des Car-Sharing ist in der weltweiten Wahrnehmung eng mit Bremen und dem mittlerweile auch international agierenden Car-Sharing Anbieter cambio verbunden.

Mit dem laufenden und durch Bremen koordinierten europäischen Projekt „momo Car-Sharing“ („more options for energy efficient mobility through Car-Sharing“)¹ besteht zudem ein weiterer guter Rahmen zur Umsetzung von Begleitaktionen in Bremen.

Vor diesem Hintergrund sollen die Möglichkeiten zur Unterstützung der Car-Sharing-Entwicklung in Bremen zum EXPO-Jahr intensiviert werden.

2. Umweltentlastung durch Car-Sharing

Alle großen Städte weltweit leiden unter dem enormen Platzbedarf des Autoverkehrs. Nicht nur der fließende Verkehr, sondern vielmehr der „ruhende“ Verkehr ist gerade in den innerstädtischen Gebieten ein großes Problem.

¹ Gefördert im EU Programm „Intelligent Energy for Europe“, Laufzeit 10/2008 – 09/2011, s.a. www.momo-cs.eu

Die etwa 5.100 Nutzerinnen und Nutzer des Car-Sharing in Bremen² haben etwa 1.000 PKW ersetzt und damit die Parkraumsituation in vielen Bremer Stadtteilen entlastet. Wollte man den gleichen Effekt mit Tiefgaragen oder Parkhäusern erreichen, müsste man rund 12 – 25 Millionen Euro investieren.

Neben der aus städtischer Sicht besonders wichtigen Entlastung beim Flächenbedarf des Verkehrs leistet Car-Sharing einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung, Lärminderung und zum Klimaschutz.

Zum einen stehen beim Car-Sharing bedarfsgerecht Fahrzeuge verschiedener Größenklassen zur Verfügung. Da kleinere (und verbrauchsgünstigere) Fahrzeuge weniger kosten als größere Autos, besteht ein wirksamer Anreiz zur Optimierung der Fahrzeugauswahl: Kleinwagen für kurze Fahrten in der Region, Kombi für die Einkaufsfahrt oder den Familienausflug am Wochenende.

Zum anderen ist das Durchschnittsalter der Car-Sharing-Flotte deutlich niedriger als das Durchschnittsalter der bundesdeutschen Privatwagenflotte. Die Umweltentlastungspotenziale sowohl hinsichtlich Abgasstandards als auch Lärmemissionen von Neuwagen werden also sehr viel schneller umgesetzt. So haben die bundesdeutschen Car-Sharing-Fahrzeuge einen um 16 % niedrigeren spezifischen CO₂-Ausstoß als die bundesdeutschen Neufahrzeuge unter den Privatwagen³. Die Flotte des Bremer Car-Sharing-Anbieters cambio stößt durchschnittlich 129 g CO₂/km aus – im Vergleich zu 169 g CO₂/km bei dem Durchschnitt der 2007 in Deutschland zugelassenen Neuwagen. Die aktuell bei cambio beschafften Fahrzeuge des Typs Ford Fiesta EConetic stoßen sogar nur 98 g CO₂ /km aus.

Darüber hinaus gestalten diejenigen, die Car-Sharing nutzen, ihre Mobilität rationaler und nutzen weniger den Pkw und dafür intensiver die öffentlichen Verkehrsmittel und das Fahrrad. Dort, wo ein attraktives Öffentliches Verkehrssystem besteht, steigen Car-Sharer verstärkt in Bahnen und Busse um oder gehen zum Einkaufen zu Fuß oder bewegen sich per Fahrrad. Eine Untersuchung des Schweizer Bundesamtes für Energie⁴ belegt, dass jede/r aktive Car-Sharing-Nutzer/in durch ein geändertes Verkehrsverhalten jährlich etwa 290 kg klimarelevante CO₂-Emissionen einspart.

Neben dem Öffentlichen Verkehr kann auch der lokale Einzelhandel vom Car-Sharing profitieren, da Car-Sharing-Nutzer/innen z. B. in der Frage, ob man zu Einkaufszentren in das Umland fährt, wesentlich besser über die Kosten einzelner Fahrten im Bilde sind als der/die klassische Autobesitzer/in.

2. Abgrenzungskriterien

Obwohl in Deutschland seit 1989 existent, hat Car-Sharing bislang keine formale rechtliche Abgrenzung. Um Kommunen und Verkehrsbehörden bei der Kooperation mit Car-Sharing-Anbietern eine Handhabe zur neutralen Qualitätssicherung zu geben, wurde auf Initiative Bremens in der Umweltministerkonferenz die neutrale Überprüfung und Zertifizierung von Car-Sharing im Rahmen des Umweltzeichens ‚Blauer Engel‘ ermöglicht. Seit 1999 bestehen mit dem Umweltzeichen ‚Blauer Engel‘ Kriterien für besonders umweltfreundliches Car-Sharing. Diese Anforderungen beinhalten vor allem:

² Stand August 2009, cambio-Kunden in Bremen (Stadt)

³ Maertins, Christian (2006): Die intermodalen Dienste der Bahn: Mehr Mobilität und weniger Verkehr? Wirkungen und Potenziale neuer Verkehrsdienstleistungen. WZB Discussion Paper SP III 2006-101. Berlin

⁴ Haefeli, Ueli; Matti, Daniel; Schreyer, Christoph; Maibach, Markus (2006): Evaluation Car-Sharing. Schlussbericht. Im Auftrag des Bundesamtes für Energie. Bern

- offenes Angebot des Car-Sharing am Markt (also keine „Wohngemeinschaftsautos“)
- jederzeitiger Zugang zu den Fahrzeugen (Voraussetzung für eine realistische Alternative zu einem eigenen Auto)
- nutzungsabhängige Abrechnung nach Fahrleistung und Zeit (um Anreize zum ‚Kilometersparen‘ zu geben)
- Anforderungen an Kraftstoffverbrauch (und damit CO₂-Emissionen), an Abgasstandards und Geräuschemission der Fahrzeugflotte (um auch hier einen hohen Umweltstandard zu repräsentieren).

Die Einhaltung dieser Anforderungen wird wie bei allen anderen Umweltzeichen ‚Blauer Engel‘ durch das Institut für Gütesicherung „RAL“ überprüft.

In der Entwicklung der mobil.punkte hat Bremen diese Qualitätsanforderungen zur Grundlage bei der Vergabe öffentlicher Flächen an einen Car-Sharing-Anbieter gemacht. Hierdurch soll der Nutzen für die Allgemeinheit gesichert werden. Alle potenziellen Car-Sharing-Anbieter in Bremen werden nach den gleichen Qualitätsanforderungen beurteilt.

3. Elemente der Car-Sharing-Förderung in Bremen

3.1 Integration in den ÖPNV

Car-Sharing stellt eine Ergänzung zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dar. Die jederzeitige Zugriffsmöglichkeit auf die Car-Sharing-Fahrzeuge macht für die meisten privaten Nutzer in den Stadtgebieten mit guter Fahrrad- und ÖPNV-Infrastruktur den Besitz eines eigenen Autos überflüssig.

Die Kombination von Zufußgehen, Radfahren und ÖPNV bietet für viele Wege ein preiswertes, schnelles und komfortables Angebot, das durch Taxi und Car-Sharing sinnvoll erweitert wird. Car-Sharing und ÖPNV ergänzen sich zur einer typischen „win-win-Situation“, bei der Umwelt und Stadtentwicklung profitieren. Mit der transparenten kilometerbezogenen Abrechnung des Car-Sharing kann es sich „sichtbar“ lohnen, im eigenen Quartier „um die Ecke“ einkaufen zu gehen anstatt mit dem Pkw auf die „grüne Wiese“ zu fahren.

In Bremen wurde guten Beispielen aus der Schweiz folgend im Juni 1998 mit der „Bremer Karte plus AutoCard“ das erste deutsche Gemeinschaftsangebot von ÖPNV und Car-Sharing gestartet.

Mittlerweile haben auch viele andere Verkehrsverbände die Angebote über Bus und Bahn hinaus erweitert. Nicht nur jedes beliebige öffentlichen Verkehrsmittel kann für die Reise von A nach B mit einem Ticket genutzt werden, Taxi und Car-Sharing ergänzen diese kombinierte Lösung, wenn z.B. Bahnen und Busse zu bestimmten Zeiten oder Zielregionen nicht zur Verfügung stehen oder ein Pkw für einen Ausflug oder zum Großeinkauf benötigt wird. Ein Kombi-Ticket, das neben Car-Sharing auch noch das Taxi einbezieht, ist der Schlüssel zur verkehrsträgerübergreifenden, flexiblen und bequemen Mobilität. Die Kunden müssen nicht mehr einzelne Ticket-Angebote zusammensuchen, sondern fahren mit einer „Mobilitätskarte“ gerade jenes Verkehrsmittel, das für die konkrete Situation am besten passt: das Mobilitätsangebot aus einer Hand.

In Hannover existiert mit „HANNOVERmobil“ des Großraum-Verkehr Hannover (GVH) das derzeit wohl weitestgehende Angebot zur nahtlosen Integration von ÖPNV und Car-Sharing in Deutschland. HANNOVERmobil-Kunden erhalten für monatlich 6,95 € ein zusätzliches Leistungspaket, das neben einer kostenlosen BahnCard25 auch den Zugang

zum lokalen Car-Sharing ermöglicht. Außerdem gibt es für Taxifahrten in Hannover einen 20-prozentigen Rabatt inklusive der Option für bargeldloses Zahlen.

Die Grundgebühr und Kosten für Taxi- und Car-Sharing-Fahrten werden am Monatsende automatisch vom Konto abgebucht und Kunden erhalten eine ausführliche „Mobilitätsrechnung“.

In Brüssel bewirbt der ÖPNV-Anbieter STIB das dortige Car-Sharing-Angebot (cambio) sehr intensiv. An Haltestellen und auf den Liniennetzplänen des ÖPNV finden sich die Hinweise auf die Car-Sharing-Stationen, Gemeinschaftsangebote sind in der Werbung und Kundeninformation sehr präsent. Die Nutzerzahl des Car-Sharing in Brüssel wächst mit jährlich um 40% wesentlich stärker als in deutschen Städten (incl. Bremen) und hat die Grenze von 4.000 Kunden bereits nach 6 Jahren deutlich überschritten.

3.1.1 Aktionen Bremen

Das Gemeinschaftsangebot von VBN/BSAG und Car-Sharing soll wieder intensiver vermarktet werden.

Die Präsentation von Bremen und Car-Sharing auf der EXPO 2010 in Shanghai bietet einen guten Anlass, Öffentlichkeitskampagnen in Bremen für Gemeinschaftsangebote von ÖPNV und Car-Sharing zu realisieren und neue Kundenpotenziale durch weitere Angebote zu erschließen, die auch (z.B. gegenüber der heutigen BOB-Card) weitere Angebote (wie Taxi und Car-Sharing) beinhalten sollten.

Analog positiver Erfahrungen von Car-Sharing in Brüssel wird angestrebt, die Informationen für potenzielle Car-Sharing-Kunden auch innerhalb des ÖPNV zu verbessern. So soll es z.B. Liniennetzpläne mit entsprechenden Hinweisen auf die Lage von Car-Sharing-Stationen sowie über das Gemeinschaftsangebot ÖPNV/Car-Sharing geben.

3.2 Einbindung des Car-Sharing in Neubauvorhaben

Das neue Leitbild zur Stadtentwicklung „Bremen! Lebenswert, urban, vernetzt“ betont die Rolle umweltfreundlicher, stadtverträglicher und effizienter Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt.

Seit 1939 bestimmt die Reichsgaragenordnung bzw. deren Nachfolgeregelungen in den Landesbauordnungen, dass für den „zu erwartenden Zu- und Abgangsverkehr einer baulichen Anlage“ Kraftfahrzeugstellplätze zu errichten sind. Im Gegensatz zu vielen anderen Bundesländern wird in Bremen auch der Fahrradverkehr davon erfasst, deshalb wurde in Bremen eine Regelung zu Fahrradstellplätzen in der Landesbauordnung verankert.

Die vorsorgliche Bereitstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen ist vor allem in den verdichteten Innenstadtgebieten technisch und finanziell oft sehr aufwändig. Die mittleren Kosten eines Stellplatzes werden in diesen Gebieten mit 12.680 € bis 20.450 € angenommen⁵. Tiefgaragenstellplätze können sogar deutlich höhere Summen erreichen.

Mit einer Integration von Car-Sharing in Neubauaktivitäten können die Baukosten gesenkt, neue gestalterische städtebauliche Optionen eröffnet und das Mobilitätsangebot verbessert werden. Viele europäische Städte haben Neubauprojekte geplant und gebaut, die offensiv Car-Sharing einbinden, um Flächen- und Kostenaufwand der sonst üblichen Stellplatzanlagen zu mindern, ohne die Mobilitätsoptionen einzuschränken. In Bremen wurde dieses Prinzip bereits frühzeitig beim Beginenhof angewandt, der in der Bremer Neustadt

⁵ § 3 Bremer Ortsgesetz über die Ablösung von Kraftfahrzeugstellplatzverpflichtungen (Ablöseortsgesetz), vom 16. 10. 2006

gut von ÖPNV erschlossen ist. In diesem 2001 eingeweihten Bauvorhaben wurde eine ebenerdige, öffentlich zugängliche Car-Sharing-Station eingerichtet. Dafür konnten im Gegenzug die baurechtlichen Stellplatzforderungen als Modellfall gemindert werden. In der wissenschaftlichen Auswertung zeigt sich, dass das Car-Sharing Angebot von Bewohnerinnen und Bewohnern des Beginenhofs genutzt wird. Private PKW wurden abgeschafft. Es gibt keine durch zusätzliche Privatautos verursachten Parkplatzprobleme in der unmittelbaren Umgebung. Das Car-Sharing-Angebot wird als Bereicherung des Mobilitätsangebots an diesem Standort wahrgenommen. Die Station wird auch in der weiteren Nachbarschaft genutzt.

3.2.1 Aktionen Bremen

Die Landesbauordnung (BremLBO) wird derzeit novelliert. Es ist hierbei eine Kommunalisierung der Stellplatzpflicht vorgesehen. Weil die Freihaltung des öffentlichen Verkehrsraums von ruhendem Verkehr letztlich eine Frage der kommunalen Verkehrskonzeption ist, sollen zukünftig die Gemeinden über die Stellplatzpflicht, deren Umfang und Erfüllungsmodalitäten durch Erlass eines entsprechenden Ortsgesetzes entscheiden. Die bisherige landesrechtliche Stellplatzpflicht gilt lediglich noch für eine Übergangszeit und regelt danach im Wesentlichen nur noch den zulässigen Verwendungszweck von Ablösungsbeträgen.

Aufbauend auf den positiven Erfahrungen mit einer stellplatzmindernden Einbindung des Car-Sharing in Neubauvorhaben sollten diese Aspekte in künftige kommunale Regelungen eingebunden werden, um an geeigneten Standorten den ggf. erforderlichen Stellplatznachweis durch die Bereitstellung von Car-Sharing-Stationen zu senken oder zu ersetzen. Car-Sharing-Stationen sollten hierbei öffentlich zugänglich und bevorzugt ebenerdig angelegt werden.

Jedes angebotene Car-Sharing-Fahrzeug könnte dann nach Maßgabe der zu erlassenden örtlichen Bauvorschrift den Bedarf an Stellplätzen im privaten oder öffentlichen Verkehrsraum um durchschnittlich bis zu vier PKW mindern.

Ablösebeträge können sowohl nach der gültigen Fassung der BremLBO als auch nach dem aktuellen Entwurf zur Neufassung der BremLBO⁶ (§ 49 Abs.2) u.a. zur Herstellung von Car-Sharing-Stationen verwendet werden, weil diese den Bedarf an Parkeinrichtungen für Kraftfahrzeuge verringern und dadurch die Straßen vom ruhenden Verkehr entlasten.

3.3 Einbindung in die Stadterneuerung

Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum

In den dicht bebauten Innenstadt- und innenstadtnahen Wohn- und Mischgebieten mit starkem Parkplatzmangel hat Car-Sharing ein besonderes Potenzial. Dieses kann nur erschlossen werden, wenn auch Car-Sharing-Stationen zur Verfügung stehen. Die Möglichkeit dafür besteht vielerorts nur im öffentlichen Straßenraum.

Das Umweltzeichen ‚Blauer Engel‘ für Car-Sharing (RAL UZ 100) nimmt hierauf ausdrücklich Bezug: „Car Sharing-Anbieter mit Umweltzeichen könnten Benutzervorteile durch die Kommunen erhalten, z.B. durch Einrichtung von Car Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum“⁷.

⁶ Neufassung der Landesbauordnung und Änderung des Bremischen Ingenieurgesetzes – Deputationsvorlage 17/271 des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa vom 30.07.2009 für die Bremische Deputation für Bau und Verkehr (Land)

⁷ Vorbemerkung zu den Vergabegrundlage für Umweltzeichen

Car Sharing - RAL-UZ 100 (Ausgabe Februar 2007), RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V.

2003 wurden mit den ‚mobil.punkten‘ die ersten Modellvorhaben von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum in Bremen eingeweiht. In der Auswertung nach zwei Jahren Betrieb zeigte sich, dass die insgesamt zehn Car-Sharing-Fahrzeuge im 500m-Radius um die ‚mobil.punkte‘ etwa 95 private PKW ersetzt hatten.

Der ADAC hat das Bremer Konzept im ADAC Städtewettbewerb „Luftqualität verbessern – Mobilität sichern“ 2006 als Bundessieger geehrt. Der Bundesverkehrsminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Bremen als „Gutes Beispiel der Verbesserung von städtischen Quartieren“ 2008 ausgezeichnet.

Mit Parlamentarischen Abenden in Berlin in den Jahren 2004 und 2008 hat Bremen auf Bundesebene für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung geworben, um eine bundeseinheitliche Regelung zu erhalten. Unter explizitem Bezug auf die ‚mobil.punkte‘ hatte auch der Bundestag 2006 eine Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften angeregt. Das Bundesverkehrsministerium hat in der Folge einen Referentenentwurf zur Änderung von Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrsordnung (StVO) vorgelegt. Aufgrund eines Widerspruchs durch das Bundeswirtschaftsministerium ist jedoch derzeit keine Änderung von StVG und StVO zur Anordnung von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum (analog zu Taxi-Haltsplätzen o.ä.) absehbar.

In seiner Sitzung am 03.04.2009 hat der Bundesrat einen Entschließungsantrag der Bundesländer Bremen und Sachsen angenommen, der die Bundesregierung auffordert, die Änderung von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung hinsichtlich der Möglichkeit zur Ausweisung von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum zügig auf den Weg zu bringen.

In anderen europäischen Ländern existiert diese Beschilderungsmöglichkeit bereits und wird erfolgreich zur Entlastung des städtischen Straßenraumes genutzt (z.B. Vereinigtes Königreich, Niederlande, Belgien, Italien, Finnland).

3.3.1 Aktionen Bremen

Es ist ein Ziel der Bremer Stadtentwicklung und Verkehrsplanung, das Potenzial noch stärker zu realisieren. Deshalb sollen weitere ‚mobil.punkte‘ gerade in den Stadtvierteln mit hohem Car-Sharing-Potenzial eingerichtet werden. Dieses betrifft vor allem die Innenstadt, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Neustadt und Walle.

Weitere sieben zusätzliche ‚mobil.punkte‘ in diesen Stadtteilen für insgesamt über 25 Car-Sharing-Fahrzeuge befinden sich derzeit im Verfahren (Abstimmung mit Ortsämtern etc.). Ebenso sollen die bestehenden drei mobil.punkte mit derzeit zusammen 15 Fahrzeugen auf 25 Fahrzeuge erweitert werden. Beide Maßnahmen sollen bis 2010 umgesetzt sein.

Bremen wird sich als Stadt und als Bundesland weiterhin für eine Änderung von StVG und StVO zur Einführung von Car-Sharing im öffentlichen Raum einsetzen.

3.4. Car-Sharing und Flottenmanagement (Verwaltungen und Unternehmen)

Eine wichtige Zielgruppe der Car-Sharing-Entwicklung sind Unternehmen. Für diese kann durch Car-Sharing eine Optimierung des Fuhrparkmanagements erfolgen, da mehr Flexibilität in der Fahrzeugverfügbarkeit und –auswahl ohne höhere Grundkosten ermöglicht wird. Andererseits erlaubt der Mix von Privat- und Geschäftsnutzung der Car-Sharing-Fahrzeuge mit den unterschiedlichen Nachfragezeiten eine ausgewogenere Ausnutzung der Fahrzeuge. Insgesamt kann so die Effizienz auf einen Nutzungsgrad von bis zu 45% verbessert werden, so dass aus „Stehzeugen“ Fahrzeuge werden.

Durch leicht verständliche Tarife des Car-Sharing und durch ein wachsendes Kostenbewusstsein werden zunehmend Firmen als Kunden des Car-Sharing erreicht. Dies gilt für größere Betriebe mit mehr als 60 Beschäftigten genauso wie für das Ein-Personen Start Up Unternehmen. Das Interesse beweist, dass Car-Sharing ein Win-Win-Konzept bietet: gut für die Umwelt *und* für die Wirtschaft.

Die Car-Sharing-Nutzung in einem modernen Fuhrparkmanagement bietet Entlastungspotenziale für Behörden und Betriebe, da

- Fahrzeuge verschiedener Größenklassen (u.a. auch Van und Minibus) zur Verfügung stehen, die bedarfsgerecht mehr Flexibilität beim Fuhrparkmanagement bedeuten
- bei Spitzenbedarfen auf weitere Fahrzeuge zugegriffen werden kann
- auch Kurzzeitnutzungen (ab einer Stunde) möglich sind
- Stationen auch an anderen Orten (z. B. Bremerhaven, Berlin, Brüssel) genutzt werden können (z. B. auch im Rahmen von Dienstreisen)
- die Wartung der Fahrzeuge durch den Car-Sharing Anbieter vollzogen wird
- auch auf Fahrzeuge mit Winterreifen, Anhängerkupplung etc. zurückgegriffen werden kann.

Die angewandten Technologien erlauben auch weitergehende Funktionen z.B. Open-End-Buchungen und automatisches Stornieren.

Auch für Dienstreisen ergeben sich interessante Möglichkeiten, sogar für längere Distanzen in der Verbindung mit der Bahn. So gilt die cambio Smart-Card sowohl für das gesamte cambio-Netzwerk in Deutschland und Belgien als auch für die Angebote von weiteren Partnerfirmen in Deutschland. In ähnlicher Form gilt die Zugangsberechtigung beim „Car-sharing der Bahn“ auch für deren gesamtes Car-Sharing-Angebot.

3.4.1 Car-Sharing Nutzung in der öffentlichen Verwaltung

Die Car-Sharing-Nutzung in der Bremer Verwaltung war bereits Gegenstand eines Antrags in der Bremischen Bürgerschaft und eines Berichtes in den Deputationen für Bau und Verkehr, bzw. Umwelt und Energie⁸.

In einer Befragung durch den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa im Jahr 2009 antworteten von 123 Dienststellen, Gesellschaften und öffentlichen Einrichtungen 84 Befragte. Es stellte sich heraus, dass derzeit nur acht Dienststellen auf die Nutzung von Car-Sharing zurückgreifen. Für die Nicht-Nutzung wurden unterschiedliche Argumente, unter anderem Kostengründe, Nutzung von privaten Pkw oder der generelle Nichtbedarf an Dienstfahrzeugen angegeben. Vielen Dienststellen und Einrichtungen ist Car-Sharing aber auch nicht ausreichend bekannt und wurde deshalb (noch) nicht in weitere Überlegungen einbezogen. Einige Dienststellen prüfen das Car-Sharing-Angebot und erwägen die Umstellung auf das umweltschonende Mobilitätsangebot.

Die Befragung zeigte, dass bislang im Flottenmanagement kaum eine Vollkostenrechnung durchgeführt wird, die alle relevanten Kosten berücksichtigt. So müssten bei einer Vollkos-

⁸ Beschluss der Bremischen Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft) vom 08.04.2008 zum Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und der SPD (Drucksache 17/74 (S) vom 12.02.2008 – s.a. Bericht der Verwaltung dazu in der Deputation für Bau und Verkehr (L) 05.02.2009 sowie Deputation für Umwelt und Energie (L) 12.02.2009

tenrechnung von behördlichen bzw. dienstlich genutzten privaten Fahrzeugen auch erfasst werden:

- Kosten bzw. Erstattungsleistungen für eine Stellplatzbereitstellung (auch Anmietung oder Verzicht auf mögliche Mieteinnahmen bei Fremdvermietung vorhandener Parkflächen),
- Zeit- und Personalaufwand für die Verwaltung der Dienstfahrzeuge (z.B. Fahrt zur Werkstatt oder Waschanlage, Auswertung von Fahrtenbüchern etc).

Zum Teil waren bei Kostenvergleichen sogar nicht einmal Treibstoffkosten berücksichtigt.

3.4.1.1 Aktionen Bremen

Bei Behörden können noch Potenziale zur Effizienzsteigerung im Flottenmanagement durch Car-Sharing erschlossen werden. Insbesondere die Nutzung von Dienstwagen oder die dienstliche Nutzung privater Pkw sollte auch unter den Aspekten der Vollkostenrechnung betrachtet werden.

Im Rahmen der Umstellung der Beschaffungsrichtlinien des Landes Bremen zu sozial- und ökologisch verantwortungsvollen Verwaltungshandelns soll eine Vorgabe erarbeitet werden, dass vor der Beschaffung von neuen Dienstfahrzeugen ebenso wie bei der Bezuschussung von dienstlich genutzten privaten PKW geprüft wird, ob die Nutzung von Car-Sharing eine insgesamt kostengünstigere und umweltfreundlichere Alternative darstellt. Bei Kostenvergleichen müssen alle tatsächlich für die Dienststellen bei der Nutzung von Dienstfahrzeugen bzw. der dienstlichen Nutzung von Privat-Kfz anfallenden Kosten erfasst werden. Dies betrifft vor allem das Vorhalten / Bezuschussen von Parkplätzen, aber auch die Verwaltung des Kfz sowie die Aufwändungen für Pflege und Wartung. Ziel ist es, die Anzahl der Car-Sharing nutzenden Dienststellen kurzfristig mindestens zu verdoppeln.

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa bietet für andere Behörden, öffentliche Einrichtungen und Gesellschaften Informationsveranstaltungen zur Car-Sharing-Nutzung an, bei denen die Funktionsweise und die gesammelten Erfahrungen – incl. der Kostenvergleiche – dargestellt werden.

3.4.2 Car-Sharing Nutzung bei Unternehmen

Car-Sharing kann sehr gut genutzt werden zur Optimierung und Ergänzung eines eigenen Fuhrparks oder auch weitergehend als Alternative für die Vorhaltung eigener Fahrzeuge bei Unternehmen. Eine wachsende Zahl von Unternehmen optimiert das eigene Fuhrparkmanagement, um Kosten zu minimieren und zusätzlich die Umweltauswirkungen zu reduzieren. Car-Sharing leistet im Sinne des Leitbildes Bremen! lebenswert-urban-verbnetzt einen wichtigen Baustein im Mobilitätsmanagement - im Zusammenhang von Klimaschutz und effizienter betrieblicher Umweltpolitik.

3.4.2.1 Aktionen Bremen

Für das EXPO-Jahr 2010 sollen die Informations- und Beratungsansätze gegenüber den bremischen Unternehmen intensiviert werden.

Das Projekt „effizient mobil“ der Deutschen Energie-Agentur GmbH (dena) bietet eine Plattform, auch der Privatwirtschaft Car-Sharing stärker als Teil eines umweltorientierten und effizienten Mobilitätsmanagements zu verankern. Das bundesweit agierende dena-Mobilitätsmanagement engagiert sich mit „effizient mobil“ auch in der Modellregion Bremen zur Aktivierung bisher noch ungenutzter Potenziale. Ziel ist es, komfortable, intelli-

gente und nachhaltige Mobilität zu organisieren und gegenüber der Öffentlichkeit voranzubringen. Als Leitziel steht das verkehrsmittelübergreifende Marketing mit systematischen Informations- und Beratungsangeboten. „effizient mobil“ motiviert so unter anderem Bremer Unternehmen, die Car-Sharing bereits im betrieblichen Fuhrparkmanagement nutzen, an Wettbewerben teilzunehmen oder Beratungsangebote wahrzunehmen.

„effizient mobil“ wird unterstützt durch die vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa ins Leben gerufene "initiative umwelt unternehmen" (iuu), deren Koordinierungsstelle RKW Bremen GmbH selbst seit Jahren Car-Sharing nutzt. Ein wichtiger Baustein der Initiative ist die seit 2003 agierende 'partnerschaft umwelt unternehmen' (puu). Diese bietet mit über 100 Mitgliedern im Netzwerk und rund 55.000 Beschäftigten einen guten Anknüpfungspunkt, das Thema Car-Sharing in effizientes und umweltorientiertes Flottenmanagement einzubinden.

Auch die Handelskammer Bremen hat bereits in verschiedenen Veranstaltungen für Bremer Unternehmen über die Optionen des Car-Sharing informiert: Hierbei wurde durch cambio das Prinzip Car-Sharing erläutert und Unternehmen, die bereits Car-Sharing nutzen, berichteten über ihre Erfahrungen. Die Veranstaltungsaktivitäten sollen deutlich erhöht werden. Dabei werden weitere Multiplikatoren wie z.B. die Arbeitnehmerkammer Bremen künftig mit eingebunden.

3.5 Öffentlichkeitsarbeit

Der Kenntnisstand über Car-Sharing ist selbst in Bremen noch immer relativ gering. Vor allem ist vielen unbekannt, wie Car-Sharing eigentlich funktioniert.

Deshalb ist die Öffentlichkeitsarbeit und Einbindung der Medien von großer Bedeutung. Die EXPO 2010 in Shanghai und das europäische momo-Projekt geben einen Rahmen, auch in Bremen eine verstärkte Informationsarbeit in Sachen Car-Sharing zu betreiben.

3.5.1 Aktionen Bremen

Die lokalen Medien in Bremen werden angesprochen, um entsprechende Begleitaktionen zur EXPO 2010 zu unterstützen.

Über das europäische momo-Projekt wird Car-Sharing auf Veranstaltungen in Bremen durch Stände, Faltblätter und das momo-Video präsentiert werden, um ein breites Zielpublikum anzusprechen.

Für den Unterricht an allgemeinbildenden Schulen in Bremen sollen Informationsmaterialien für Lehrer und Schüler vorgehalten werden. Hierzu zählen Berichte, PowerPoint-Vorlagen sowie Videomaterialien zur Funktionsweise, Hintergrundinformationen zu Umweltauswirkungen etc.

Für den Vorschulbereich existiert ein gut illustriertes Pixi-Buch zu Car-Sharing, das im Rahmen des europäischen momo-Projektes Kindergärten und Vorschulen in Bremen zur Verfügung gestellt werden kann.