

Vorlage VL 20/3689

ÖFFENTLICH

NICHT ÖFFENTLICH UND VERTRAULICH

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung - 20. WP	20.05.2021	Zustimmung

Wirtschaftlichkeit: Keine WU

VL-Nummer Senat:

Titel der Vorlage

Umsetzung des Carsharing-Aktionsplans

Vorlagentext

A. Anlass

Im September 2009 wurde durch die damaligen Deputationen für Bau und Verkehr, bzw. für Umwelt und Energie der Carsharing-Aktionsplan beschlossen (17/295 (S) B+V, bzw. 17/120 (S) U+E). Hierin wurde das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 mindestens 20.000 Carsharing-Nutzer*innen für Bremen zu erreichen, was rund einer Vervierfachung der Zahl der Nutzer*innen entsprach. Aufgrund eines Corona-bedingten Einbruchs im Kalenderjahr 2020 wird dieses Ziel voraussichtlich im Mai 2021 erreicht. Ein Kernziel der Carsharing-Förderung ist die Entlastung des Straßenraums: basierend auf den damaligen Erfahrungen sollte der Straßenraum in Bremen um rund 6.000 Pkw entlastet werden. Bis Dezember 2020 konnten durch das aktuelle Carsharing-Angebot in Bremen bereits mehr als 6.600 private Autos ersetzt werden. Somit wird der im Carsharing-Aktionsplan angestrebte Umfang der Straßenraum-Entlastung deutlich übertroffen.

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 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.“

Dieser Bericht fasst die Carsharing-Entwicklung in Bremen seit dem letzten Bericht der Verwaltung vom 09. Mai 2018 zusammen.

B. Sachdarstellung

1. Entwicklung von Carsharing

1.1 Carsharing in Deutschland

Sowohl bundesweit als auch in Bremen ist die Zahl der Nutzer*innen von Carsharing in den letzten zwei Jahren signifikant angestiegen. Der Jahresbericht des Bundesverbandes CarSharing (bcs) des Jahres 2021 (Quelle: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-carsharing-deutschland>) zeigt einen Anstieg sowohl im stationsungebundenen (sog. free-floating) als auch im stationsgebundenen Carsharing mit insgesamt über 2,87 Millionen Fahrberechtigten zum Jahresbeginn 2021.

Stationsbasierte Anbieter stellen insgesamt 12.020 Carsharing-Fahrzeuge in 855 Städten und Gemeinden in Deutschland, free-floating Anbieter hingegen 14.200 Fahrzeuge in nur 15 Städten, vor allem in den großen Ballungszentren, davon 1.020 Fahrzeuge in kombinierten Systemen. Kombinierte Systeme sind eine relativ neue Entwicklung auf dem Carsharing-Markt und umfassen stationsbasierte und free-floating Fahrzeugangebote aus der Hand desselben Anbieters.

Unterschiedliche Carsharing Varianten – stationsgebundene, free-floating und kombinierte Systeme – sprechen unterschiedliche Bedürfnisse und unterschiedliche Kund*innen an:

- Das reine 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 Großstadregionen. Zudem ist nur eine kurzfristige Reservierungsmöglichkeit gegeben (max. 5-15 Minuten vor der Fahrt). Die Fahrtlängen betragen hier durchschnittlich 6 – 13 km.

- Das stationsgebundene Carsharing bietet üblicherweise eine Bandbreite an Fahrzeugtypen und erlaubt auch längerfristige Reservierungen (kurzfristig bis zu Monate voraus). Es kann aber auch spontan reserviert werden. Das Fahrzeug muss generell wieder an die Ausgangsstation zurückgebracht werden. Stationsgebundenes Carsharing wird stärker für Regionalfahrten und Langstrecken genutzt (Fahrtdauern durchschnittlich um 40 km).
- Kombinierte Carsharing-Angebote ermöglichen die Nutzungsweisen beider o.g. Angebote.

Bei der Verkehrsentslastung wirken die Carsharing-Variation unterschiedlich. Während stationsbasierte und kombinierte Angebote einen erheblichen Beitrag zur Verkehrsentslastung leisten, wirken sich free-floating Angebote kaum auf den Pkw-Besitz der Carsharing-Nutzer*innen aus (Quelle: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/entlastungswirkung-verschiedener-carsharing-varianten>).

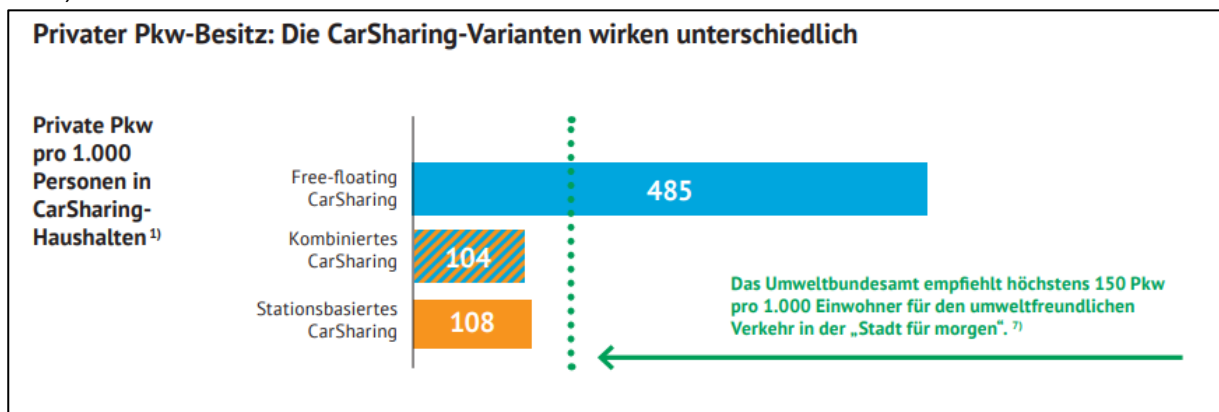


Abbildung 1: Entlastungswirkung von verschiedenen Carsharing-Variationen in einer Untersuchung deutscher Städte durch den Bundesverband CarSharing e.V.

Bei der Aussage „CarSharing ist ein vollwertiger Ersatz für ein eigenes Auto“ im Rahmen einer Studie des Bundesverband CarSharing e.V. stimmte die Mehrheit der Kund*innen von stationsbasierten und kombinierten Angeboten zu (63 % bzw. 65 %). Bei ausschließlichen free-floating-Angeboten stimmte ein deutlich geringerer Anteil der Kund*innen dieser Aussage zu (33 %) (Quelle: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/entlastungswirkung-verschiedener-carsharing-varianten>). Auch in der Kund*innenzufriedenheit unterscheiden sich die Carsharing-Varianten:

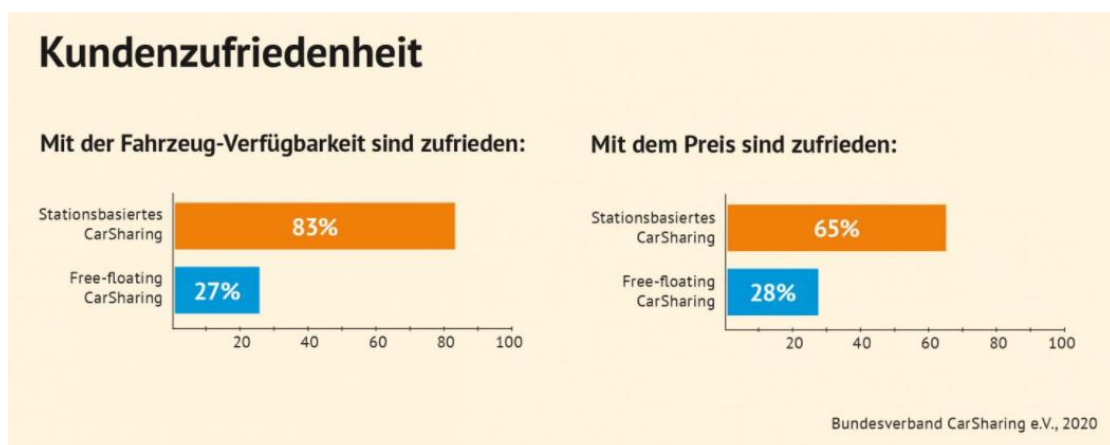


Abbildung 2: Bundesverband CarSharing e.V. (<https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-carsharing-deutschland>)

1.2 Carsharing Entwicklung in Bremen

Insgesamt wächst die Anzahl der Carsharing-Nutzer*innen auch in Bremen. Im Vergleich zu der Ausgangssituation bei der Beschlussfassung des Car-Sharing-Aktionsplans (2009) mit damals gut 5.000 Carsharing-Nutzer*innen ist rund eine Vervielfachung festzuhalten. Mit Stand Anfang März 2021 nutzen 19.626 Bremer*innen Carsharing, Tendenz weiterhin steigend.

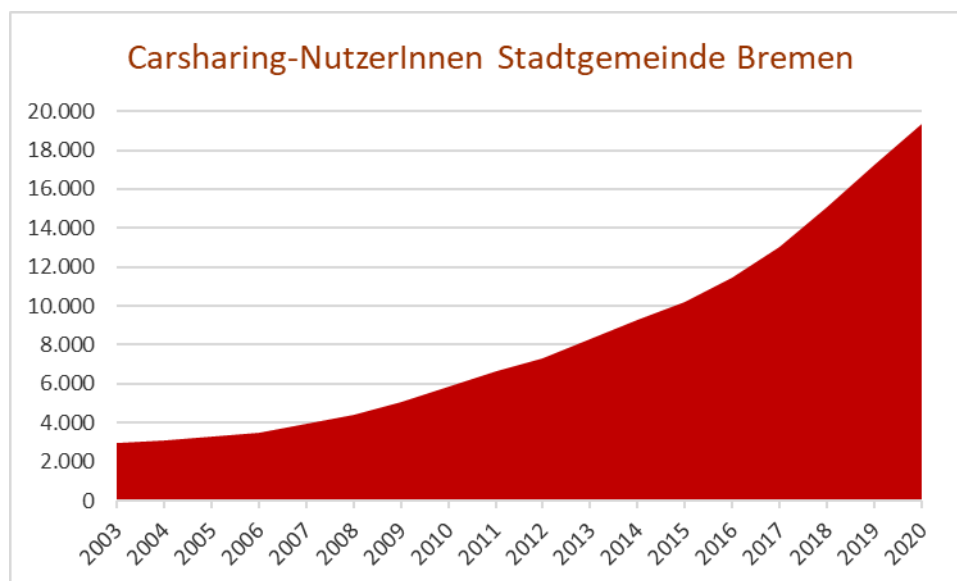


Abbildung 3: Carsharing-Wachstum in Bremen, Stichtag 31.12.2020

Hinsichtlich der auf dem Bremer Markt aktiven Carsharing-Anbieter gab es seit 2018 einige Änderungen.

In Bremen sind derzeit drei Carsharing-Anbieter aktiv:

- a) **Cambio Bremen** hat 19.600 Nutzer*innen aus dem Stadtgebiet Bremen und weitere 3.050 Kund*innen, die nicht in Bremen gemeldet sind, verfügt also über 22.650 Kundinnen und Kunden insgesamt (Stand 01. März 2020). Der Anstieg im Jahr 2020 gegenüber 2019 liegt bei 11,2 % angestiegen, welches sich gegenüber dem in den Vorjahren durchschnittlichen Wachstum von 15 % durch die Corona-Pandemie erklärt. Im August 2020 erweiterte cambio seine Flotte zu einem kombinierten Carsharing-Angebot: stationsgebundene und free-floating Fahrzeuge aus einer Hand. Ende 2020 standen über 368 stationsbasierte Fahrzeuge an 117 Stationen und 50 free-floating-Fahrzeuge unter dem Namen „smumo“ zur Verfügung. Für das „smumo“-Angebot gelten die gleichen Tarife und Mindestbuchungsdauer (also keine Minuten-Abrechnung) wie bei den stationsgebundenen Fahrzeugen; der Unterschied liegt darin, dass das Fahrzeug nicht an einer festen Station abgegeben werden muss. Die Flotte von cambio besteht aus gemischten Fahrzeugtypen (vom Kleinwagen bis zum Transporter) und Antriebsformen (Benzin, Diesel, 9 Hybride und 7 mit Elektroantrieb).
- b) **PMC (Personal Mobility Center)** ist ein stationsgebundenes, reines Elektroauto-Angebot mit 26 registrierten Fahrberechtigten in Bremen und 9 Pkw an 3 öffentlich zugänglichen Stationen (Stand Dezember 2020). PMC ist Mitglied im Partner-Netzwerk der DB Connect (Flinkster). Sie zählen daher auch solche Personen zu ihren Kunden, die bei Flinkster registriert sind und die PMC-Fahrzeuge auch genutzt haben.
- 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 (auf Anfrage) nicht übermittelt.

Der Carsharing Anbieter Move About ist seit Anfang 2020 auf dem Bremer Markt nicht mehr aktiv. Die vertraglichen Verhältnisse der BSAG, Gewoba und BREPARK mit Move About wurden aufgelöst. Eine Umstrukturierung zur Firma zet.technology bedeutete für die Firma ein geändertes Geschäftsmodell und Ausstieg aus dem Carsharing als Kerngeschäft.

Erste Erfahrungen mit dem kombinierten Carsharing-Angebot der Firma cambio („smumo“) liefern interessante Ergebnisse. Bei der 2020 Kundenumfrage des Anbieters wurde zehn Wochen nach dem Start des free-floating Angebots die Flexibilität des Angebots als Hauptnutzungsgrund angegeben: 71% gaben an smumo zu nutzen, weil sie kein Buchungsende festlegen müssen. 56 % der smumo-Nutzer*innen wollten spontan losfahren. Die Nutzung dieses free-floating Angebots ähnelt jedoch dem Stationsbasierten: 67% der Kund*innen nutzen smumo im Round-trip (also Rückkehr zum Ausgangspunkt), lediglich 33% geben an es genutzt zu haben, um one-way zu fahren. Eine durchschnittliche smumo-Fahrt ist sowohl was die Dauer als auch die gefahrenen Kilometer angeht nur wenig kürzer und als die der stationsbasierten Autos. Es zeigt sich, dass ein Großteil der Fahrten „klassische“ Autofahrten zu sein scheinen, die sonst auch mit einem stationsbasierten Carsharing-Auto gemacht würden. Die Nachfrage nach den smumo-Autos liegt trotz Corona über den Erwartungen und entwickelt sich gut. Der Anbieter konnte als unmittelbare Reaktion auf das neue Angebot – möglicherweise Corona-bedingt – keine Welle an Neukunden verzeichnen, jedoch sind die unter 35-jährigen seit der Einführung des Angebots unter den Neukund*innen überproportional vertreten und sie nutzen ebenfalls überdurchschnittlich smumo.

Das kombinierte Angebot stellt somit ein Potenzial dar, neue Nutzer*innengruppen für das Carsharing zu erschließen.

Derzeit fahren 25 Carsharing-Fahrzeuge in Bremen mit alternativen Antrieben: 9 Hybrid-Fahrzeuge und 16 Elektrofahrzeuge. Die Erweiterung des Anteils an Carsharing-Fahrzeugen mit Elektroantrieb wird laut Anbieter entsprechend der Nachfrage durch Kund*innen sowie der Realisierbarkeit durch die Anbieter vorsichtig aber stetig ausgebaut. Hürden, die einer schnellen Erhöhung des E-Autoanteils in der Flotte im Wege stehen, sind: zum einen die derzeit noch höheren Kosten für die Carsharing-Anbieter (Anschaffungskosten und höherer Abschreibung, Finanzierung von Ladeinfrastruktur, höhere Wartungskosten, geringere Buchungsmöglichkeiten durch erforderliche Ladezeiten); zum anderen zeigt sich derzeit noch eine eher geringere Nachfrage der Kund*innen. Diese Nachfrage ist noch geprägt u.a. durch Reichweiteskepsis und subjektive Empfindungen, dass Fahren mit E-Autos mehr Planung erfordert und eine höhere Komplexität der Fahrzeugnutzung darstellt.

Carsharing alleine, auch mit konventionellen Antrieben, stellt jedoch eine deutlich umweltfreundlichere Mobilität gegenüber der privaten Autonutzung dar, da Carsharing-Nutzer*innen im Vergleich zu durchschnittlichen Autobesitzer*innen deutlich weniger Auto fahren und zugleich den Umweltverbund häufiger nutzen. Auch die Carsharing-Fahrzeugflotte insgesamt weist einen besseren Emissionsstandard als die durchschnittliche Privatflotte auf (z.B. cambio Flotte: 102g CO₂/km vs. durchschnittlicher neuzugelassener Privat-Pkw: 128g CO₂/km). Die Anbieter cambio und PMC erfüllen die Kriterien des Blauen Engel für Carsharing (DE-UZ 100), die strenge Vorgaben für die Reduktion von Luftschadstoffbelastungen, Modernisierung der Carsharing-Flotte und Förderung der Elektromobilität definiert.

1.3. Wirkung des Carsharing in Bremen auf Pkw-Besitz und Mobilitätsverhalten

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 sehr gute Alternative zum Besitz eines eigenen Pkw.

2017 wurde eine anbieterübergreifende wissenschaftliche Untersuchung zu den Auswirkungen des Carsharing in Bremen durchgeführt (veröffentlicht Mai 2018). Neben den Fragen in Hinblick auf Mobilitätsverhalten, Pkw-Besitz, Angebotswünschen und Zufriedenheit wurde auch das Einkaufsverhalten abgefragt und mit einer stadtweiten Referenzgruppe (Zufallsstichprobe) abgeglichen.

Carsharing-Nutzer*innen zeichnen sich gegenüber der Referenzgruppe 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 zeigte, dass eine Pkw-Nutzung vor allem auf dem Weg zur Arbeit oder Ausbildung durch die Nutzer*innen von Carsharing deutlich seltener erfolgt (9 %) als in der Kontrollgruppe (45 %). Dafür wird hierfür bei den Carsharing-Kund*innen deutlich mehr das Rad genutzt (55 %) als bei der Referenzgruppe (27 %). Es ließen sich auch Unterschiede gegenüber der Kontrollgruppe in Bezug auf den Besitz von Zeitkarten für den ÖPNV feststellen. Rund 78 % der befragten Nutzer*innen gaben an, eine Zeitkarte oder eine BOB-Karte zu besitzen. In der Kontrollgruppe betrug der entsprechende Anteil nur 58 %.

Die Studienergebnisse wiesen auch eine hohe Zufriedenheit unter den Nutzer*innen der bestehenden Car-Sharing-Angeboten nach. Vor allem die Aspekte der unkomplizierten Buchung, die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt (Verlässlichkeit) und die Nähe zur nächsten Station wurden als besonders wichtig und zufriedenstellend bewertet.

Die Befragungsdaten zeigten zudem, dass die Pkw-Verfügbarkeit in den Haushalten der Carsharing-Nutzer*innen bei 21 % lag – deutlich geringer als bei der Nicht-Nutzer*innen-Gruppe (Kontrollgruppe) die zu rund 80 % über einen Pkw im Haushalt verfügten. Eine Umrechnung der Angaben zu abgeschafften bzw. nicht angeschafften Fahrzeugen ergab, dass jedes Carsharing-Fahrzeug in Bremen 16 private Autos ersetzt.

Der vollständige Bericht kann hier eingesehen werden: Team Red Deutschland GmbH, Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen: https://relaunch.mobilpunkt-bremen.de/app/uploads/2020/05/2017-Analyse-zur-Auswirkung-des-Car-Sharing-in-Bremen_Team-Red-Endbericht.pdf

1.4. Folgen von Covid-19 für den Carsharing-Markt

Die Carsharing-Branche verzeichnete deutschlandweit 2020 zu Beginn der Corona-Pandemie deutliche Umsatzeinbußen. Laut einer Pressemitteilung des Bundesverband CarSharing e.V. vom April 2020 brachen die Umsätze der Carsharing-Anbieter zwischen 50 % und 80 % ein (Quelle: <https://carsharing.de/presse/pressemitteilungen/umsaetze-brechen-massiv-carsharing-anbieter-versuchen-dennoch>). Auch die Bremer Carsharing-Angebote waren nicht von dieser Krise ausgenommen, da kaum noch Dienst- und Alltagsfahrten stattfanden, Urlaubsfahrten komplett storniert wurden und auch wegen Corona durchschnittlich weniger Neukundenanmeldungen stattfinden. Als Maßnahme damit umzugehen hatte cambio z. B. Kurzarbeit für Mitarbeiter*innen angemeldet und den

Stations- und Fuhrparkausbau stark einschränkt. Im Sommer 2020 bot ein erhöhtes Reiseaufkommen eine kurze Entlastung für die Anbieter, obwohl die üblichen Dienstfahrten weiterhin ausblieben. Mitte Oktober brach die Carsharing-Nutzung jedoch wieder stark ein, so dass ab Februar 2021 z.B. bei cambio wieder Kurzarbeit notwendig wurde.

Diese Existenzgefährdung der Carsharing-Anbieter bietet auch Risiken für die in Bremen durch Carsharing unterstützten verkehrspolitischen Ziele. Als unterstützende Maßnahme wurden im Frühling 2020 die Sondernutzungsgebühren an den mobil.punkt-Standorten für den Zeitraum von 3 Monaten durch die Stadtgemeinde und der BREPARK gestundet.

Die für Juni 2020 erwartete Zahl von 20.000 Nutzer*innen (Zielmarke des Carsharing-Aktionsplans) in Bremen hat sich durch den reduzierten Kundenzuwachs aufgrund der Corona-Krise zeitlich verschoben.

2. Umsetzung von Carsharing-Strategien in Bremen

Eine wesentliche Handlungsgrundlage für die Carsharing-Förderung in Bremen ist der in 2009 beschlossene Carsharing-Aktionsplan und der 2014 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2025.

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. 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 Umweltverbands) zur Reduzierung des Parkraumbedarfs (G.2)
- Ausbau Carsharing (H.4), um das Netz an großen und kleinen Carsharing-Stationen auszubauen und auch räumlich auszuweiten
- 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)

Seit Beschluss des VEP wurden wesentliche Fortschritte in den Handlungsfeldern G.2, H.4, H.6 und I.3 erreicht.

Für den derzeitigen Prozess der VEP-Teilfortschreibung ist der Ausbau von Carsharing mit mobil.punkten und mobil.punktchen ein wichtiger Baustein für das Handlungsfeld „Parken in Quartieren“, um hierüber eine Entlastung des Straßenraums zu unterstützen.

2.1. Umsetzung der Handlungsfelder des Carsharing-Aktionsplans, VEP und Bürgerschaftsbeschlüsse

Zur Erreichung der im Carsharing-Aktionsplan definierten Ziele wurden fünf Handlungsfelder definiert, die in verschiedenen Rahmen und von verschiedenen Akteure umgesetzt aber auch durch das EU-Projekt „SHARE-North“ personell begleitet bzw. ermöglicht wurden und werden: Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum, Integration in den ÖPNV, Einbindung des Car-Sharing in Neubauvorhaben, Car-Sharing und Flottenmanagement (Verwaltungen und Unternehmen) sowie Öffentlichkeitsarbeit.

2.1.1. Car-Sharing-Stationen (mobil.punkte) im öffentlichen Straßenraum

Die meisten Stationen des Carsharing in Bremen befinden sich außerhalb des öffentlichen Straßenraums. Von den insgesamt 121 Stationen (Stand März 2021) der drei Anbieter befinden sich 78 auf privatem Grund und 45 Stationen als mobil.punkte oder mobil.pünktchen im öffentlichen Straßenraum. Die Entwicklung neuer Stationen bezog sich in den letzten Jahren nicht nur auf innenstadtnahe Stadtteile, sondern auch auf die Erschließung innenstadtfernerer Stadtteile sowie den Lückenschluss im bestehenden Angebot.

Die Anlage von mobil.punkten und mobil.pünktchen 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 Schlepplagen 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. Bei der Standortentwicklung ist es wichtig ebenfalls Nachfragepotentiale zu erfassen, die einen wirtschaftlichen Betrieb der Standorte für die Carsharing-Anbieter in Bremen ermöglicht. In noch wenig erschlossenen Stadtteilen, oder Stadtteilen mit einer noch geringen Nachfrage an Carsharing wird das Angebot stufenweise ausgebaut.

Seit 2018 wurden 18 mobil.pünktchen im Stadtgebiet umgesetzt:

- Gröpelingen:
 - Gröpelinger Heerstr./Königsberger Str. (März 2019)
 - Ortstr./Ecke Liegnitz Str. (März 2019)
 - Stubbener Str./Ecke Togo Str. (November 2019)
- Walle:
 - Hansator/Ecke Johann-Jacobs-Allee (Februar 2019)
 - Wartburgstr./Probststr. (März 2019)
 - Waller Ring/Bremerhavener Str. (April 2019)
- Vahr:
 - August-Bebel-Allee am Karl-Kautzky-Kreisel (November 2019)
- Huchting:
 - Kötnerweide (November 2019)
- Schwachhausen:
 - Schubertstr./Ecke Georg-Gröning-Str. (Mai 2018)
 - Bordenauer Str./Ecke Scharnhorstst. (September 2018)
 - Hartwigstr. (Dezember 2018)
- Findorff:
 - Ricarda-Huch-Str. (Oktober 2018)
 - Eickedorfer Str./Ecke Winterstr. (Dezember 2019)
 - Findorffstr./Theodor-Heuss-Allee (Dezember 2019)
- Neustadt:
 - Hohentorsheerstr. (November 2019)

- Mitte:
 - Diepenau/Geeren(April 2019)
- Östliche Vorstadt (im Rahmen des SUNRISE-Projekts):
 - St. Jürgen Straße/Am Werderimbiss/Taxistand (November 2020)
 - St. Jürgen Straße/Ecke Humboldtstr. (November 2020)

Aufgrund der Corona-Pandemie und daraus resultierenden Folgen für den Carsharing-Markt war es 2020 und bis dato nicht möglich mit dem gewohnten Tempo des Stationsausbaus von 8 bis 10 neuen mobil.punkten/Jahr voranzuschreiten. Derzeit erfolgt eine gezielte Konzentration auf die Stationen, die sich bereits in der Planung befinden. Voraussichtlich im Sommer 2021 werden daher jeweils eine Station in der Überseestadt an der Hafenstraße/Ecke Überseetor sowie am Heideplatz in der Vahr umgesetzt, die im Rahmen des Straßenumbaus an diesen Standorten integriert sind. Hinzu kommt ein größerer mobil.punkt am Osterfeuerberger Ring, der im Rahmen des umfangreichen Straßenumbaus umgesetzt wird.

Erholt sich der Markt schnell, wird die Ausbaustrategie wieder im gewohnten Rahmen umgesetzt, um weiterhin Lücken im Angebot im gesamten Stadtgebiet zu schließen und neue Quartier zu erschließen.

Exkurs:

*Die Bremer mobil.punkte und mobil.püntchen sind Vorbild für viele ähnliche Vorhaben in anderen Städten. Seit 2018 bietet Bremen im Rahmen des EU-Projekts „SHARE-North“ regelmäßige Veranstaltungen zu „mobil.punkte - Von der Idee bis zur Umsetzung“ an, ein Event und Thema, welches auf hohe Resonanz stößt und bereits über 200 Vertreter*innen aus Kommunen in Deutschland sowie aus dem europäischen Ausland erreicht hat. Im Rahmen des EU-geförderten Projekts „SHARE-North“, z. B. richtet die norwegische Stadt Bergen seit 2018 aktuell unter dem Begriff „mobilpunkt“ Carsharing Stationen im öffentlichen Straßenraum ein, die auch mit entsprechend gestalteten Stelen wie in Bremen gekennzeichnet sind. Bremens mobil.punkte dienten auch als Inspiration für die nationalen und regionalen „mobipunt“-Strategien der Niederlande und Flandern.*

Für deutsche Kommunen ist es möglich, die Nutzung des Namensrechts „mobil.punkt“ zu beantragen. Um die Nutzungserlaubnis zu erhalten, muss die Kommune lediglich die gleichen Qualitätskriterien anwenden, die für Carsharing an Bremer mobil.punkten gelten, sowie jede Stele in ihrer Stadt mit einem „mit freundlicher Genehmigung der Freien Hansestadt Bremen“ kennzeichnen. Deutsche Kommunen, die bereits von der Wortmarke Gebrauch machen, sind: Nürnberg, Erlangen, Fürth, Rostock, Kempten, Leer, Achim und Frankfurt am Main (angefragt). Neben Bergen verwendet die norwegische Stadt Stavanger ebenfalls die Bremer Wortmarke.



MOBIPUNT NIEUWS VISIE BEELDMEK FUNCTIES BUITENLAND CONTACT ENGLISH

project:

SAMENWERKING BREMEN

Autodelen.net en Taxistop werken al verschillende jaren samen met de Stad Bremen. Eerst in het kader van het CARE-North+ project gevolgd door SHARE-North, beide zijn Interreg Noordzeeregioprojecten. We werken er samen om gedeelde mobiliteit te promoten en elkaar te inspireren.

In Bremen wordt een autodelenstandplaats in openbare ruimte – die verschillende duurzame vervoersmodi combineert zoals openbaar vervoer, wandel en fietsinfrastructuur – al lang een "mobil.punkt" genoemd. Elk mobil.punkt is uitgerust met een zuil. De opening van zo'n nieuwe standplaats houdt telkens een heel communicatieplan én een engagement van stakeholders in. De sterke branding is één van de oorzaken dat autodelen in Bremen zo sterk aanslaat: midden 2018 telde de stad meer dan 15.000 autodelers. De stad heeft de ambitie voor 20.000 autodelers in 2020.

We werden geïnspireerd en bouwden het concept verder uit op Belgische bodem: Het resultaat lees je in de [Start-to-mobipunt handreiding](#).



Abbildung 4: (links) Eröffnung des mobilpunktes in Bergen, Norwegen mit Bremer Beteiligung; (rechts) Internetauftritt der belgischen Mobihub Organisation mit Verweis auf Inspiration durch Bremen (www.mobipunt.be/buitenland)

2.1.2. Integration in den ÖPNV

Die Integration von Carsharing erfolgt derzeit auf zwei Ebenen. Zum Einen in die Tarifstruktur der Carsharing-Anbieter, zum Anderen in das Informationsangebot der ÖPNV-Anbieter, zum Beispiel erhalten Inhaber von ÖPNV-Zeitkarten MIA (Jahresabo), MIAplus, des Job- oder VBN-SemesterTickets bei dem Anbieter cambio Vergünstigungen beim Einstieg in das Carsharing-Angebot.

Carsharing wird 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 (<https://www.bsag.de/service/externe-partner/car-sharing.html>). Die Standorte von cambio im Bremer Stadtgebiet werden im interaktiven Liniennetzplan der BSAG (<https://www.bsag-netz.de/#poiLayers=cambio>) auf der Webseite abgebildet.

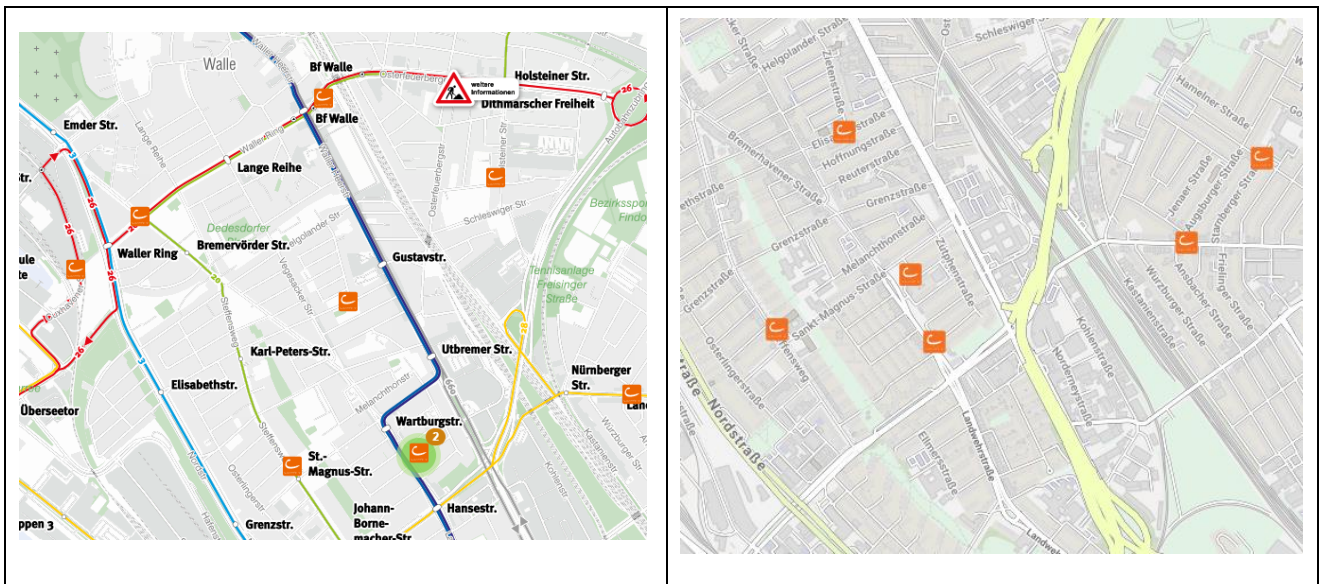


Abbildung 5: (links) Auszug aus Interaktiven Liniennetzplan der BSAG; (rechts) Auszug aus VBN-Fahrplaner

Auf der Internetseite des VBN findet sich im Fahrplaner des VBN-Gebietes eine Karte (<https://www.vbn.de/fahrplaner/>) auf der neben allen Bahnhöfen, Haltestellen, Taxi und Park/Bike + Ride Stationen die Stationen des Anbieters cambio 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. Bei der Suche nach Verbindungen zeigt die VBN-FahrPlaner-App seit Ende 2020 auch die aktuell verfügbaren cambio-Fahrzeuge an.

Bei den analogen 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 120 Carsharing-Stationen in Bremen nicht mehr möglich, zum anderen ist eine Aktualisierung angesichts der dynamisch wachsenden Anzahl im Aktualisierungsturnus nicht möglich.

2.1.3. Einbindung des Car-Sharing in Neubauvorhaben

Das Bremer Stellplatzortsgesetz (StellplOG) regelt für Bauherren die Pflicht, Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze zu schaffen oder diese teilweise oder gänzlich monetär abzulösen. Seit 2013 gibt es im StellplOG einen Baustein, der Bauherren ermöglicht den Betrag der

bisherigen Ablösesumme im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes zu nutzen (§9 StellplIOG). Der Ansatz ermöglicht eine gezielte Investition der Ablösebeträge in nachhaltige Mobilitätsangebote, die den neuen Bewohner*innen einer baulichen Anlage zur Verfügung stehen und die Bedarf an PKW-Stellplätzen senken. Untersuchungen zeigen, dass Menschen in einer Umbruchssituation eher ihr Mobilitätsverhalten verändern – z. B. im Rahmen eines Umzugs. Die am häufigsten angewandten Umsetzungsstrategien des Stellplatzortsgesetzes sind die Bereitstellung von Carsharing-Mitgliedschaften, von ÖPNV-Tickets sowie die Integration von Carsharing-Stationen auf dem Grundstück des Bauherren. Grundsätzlich bestehen auch andere Möglichkeiten wie z. B. die Integration von Bikesharing-Mitgliedschaften und Lastenrädern wenn diese in Kombination mit anderen Maßnahmen einen Beitrag zur Minderung der Stellplatznachfrage leisten. Die Anzahl der Investoren, die Interesse an und Gebrauch von dieser Mobilitätskonzept-Option machen nimmt stetig zu, mit derzeit etlichen in Vorbereitung befindlichen und laufenden Projekten.

Insgesamt ist der Anbieter cambio derzeit an neun Projekten beteiligt, an dem Carsharing als Mobilitätsmanagement-Baustein zur Stellplatzablöse angewandt wurde. PMC beteiligt sich aktuell an zwei Projekten im Wohnungsneubau. Gute Beispiele dafür sind Bauvorhaben der Gewoba in denen nicht nur die Carsharing-Stationen sondern auch Carsharing-Mitgliedschaften für die Mieter*innen integriert wurden:

- in der Kissinger Straße in Findorff – eine Kooperation mit cambio (zwei Carsharing-Stellplätze – davon derzeit beide elektrisch) und eine WK-Bike-Station inkl. einem Lastenrad
- eine Kooperation mit PMC am Blauhaus in der Überseestadt (4 E-Autos)
- und in der Arndtstraße in Walle (1 E-Auto), ebenfalls mit PMC.



Abbildung 6: Mobilitätsangebot Kissinger Straße. (links); PMC Station Blauhaus (rechts)

Die Ergebnisse einer Studie und Nutzerbefragung zur Wirksamkeit von Mobilitätskonzepten des *team red Deutschland GmbH*, durchgeführt in 2020 und veröffentlicht im Februar 2021, bestätigen die Rolle des Carsharing.

Aus den durchgeführten Interviews geht hervor, dass Car-Sharing dann v. a. für nicht alltägliche Wege wie Materialtransport oder Ausflüge mit mehreren Personen genutzt wird und somit das Vorhalten eines privaten Pkw für solche Zwecke verzichtbar macht. Dies deckt sich auch mit den Ergebnissen der 2017 durchgeführten Evaluation der Car-Sharing-Angebote in Bremen, in der sowohl reduzierende Effekte auf den Pkw-Besitz als auch Verlagerungen auf den Umweltverbund nachgewiesen werden konnten.

Die Untersuchung weist ebenfalls deutlich darauf hin, wie wichtig die Nähe zum Carsharing-Angebot sowie eine ausreichende Kommunikation der Maßnahme durch Bauherrn und den Anbietern für ein erfolgreiches Mobilitätskonzept ist. In den durchgeführten Interviews gaben

Befragungsteilnehmer*innen Unsicherheiten hinsichtlich der Fahrzeugverfügbarkeit und Bedienung der Carsharing als Nutzungshemmnisse sowie eine unzureichende Kommunikation über verfügbare Mobilitätsangebote an. Diese Unsicherheiten können durch den effektiven Ausbau des Carsharing-Angebots sowie gezielte Kommunikationsstrategien für Nutzer*innen und Nicht-Nutzer*innen behoben werden.

Mit der anstehenden Novellierung des Stellplatzortsgesetzes wird Carsharing weiterhin ein wichtiger Baustein zur Reduzierung des Pkw-Besitzes und der Stellplatznachfrage sein. Zudem soll ein Kommunikationskonzept ein verpflichtender Bestandteil für Mobilitätskonzepte werden.

Der vollständige Bericht kann hier eingesehen werden: team red Deutschland GmbH, Wirksamkeit Mobilitätskonzepte: Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes, 2021. https://share-north.eu/wp-content/uploads/2021/02/StellplOG-Mobilitaetskonzepte-Evaluation-2020_Team-Red.pdf

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

In der Stadtgemeinde Bremen haben einige Ressorts und Einrichtungen schon seit längerem Mobilitätskonzepte für dienstliche Fahrten umgesetzt, die sich z. B. aus ÖPNV-Tickets, Dienstfahrrädern und dienstlicher Nutzung von Carsharing zusammensetzen. Dies wurde 2019 durch die Antwort zur Kleinen Anfrage der FDP „Nachhaltiges Fuhrparkmanagement des Landes Bremen und der Stadtgemeinden – ÖPNV, Carsharing sowie Wasserstoff- und Elektromobilität für die Mobilitätsbedarfe nutzen“ bestätigt. Hier wurden neben den Ressorts und Ämtern der Landes Bremen 27 Mehrheitsgesellschaften mit 29 Tochtergesellschaften sowie 6 Anstalten bzw. Stiftungen des öffentlichen Rechts zu ihren Fuhrparkmanagementstrategien abgefragt.

Die Nutzung von Carsharing ist besonders sinnvoll für Dienststellen, die keine Bereitschaftsfahrzeuge oder Sonderfahrzeuge benötigen. Dazu gehören besonders die Senatorischen Behörden, die in vielen Fällen bereits solche Maßnahmen einsetzen. Die weiteren Potentiale müssen jedoch von den einzelnen Stellen selbst erfasst werden.

Einrichtungen, die bereits Carsharing nutzen oder nutzen würden, sind beispielsweise:

- Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau: Die Behörde verfügt nur noch über wenige Bereitschaftsfahrzeuge. Alle weiteren notwendigen Fahrten mit dem Pkw werden über Carsharing gedeckt. 2010 wurde die Flotte reduziert und durch flexiblere und kostengünstigere Carsharing-Nutzung ersetzt. Mehr als 1.000 Fahrten wurden 2019 per Carsharing zurückgelegt, davon 2,1 % elektrisch.
- Senator für Kultur: nur sehr wenige Fahrzeuge vorhanden, deshalb werden im Bedarfsfall auch Miet- oder Carsharing-Fahrzeuge genutzt.
- Senatorin für Kinder und Bildung: Die SKB nutzt seit 2009 Carsharing.
- Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa: Bei Cambio kann ein bedarfsgerechtes Auto gebucht werden, z.B. E-Auto für die Innenstadt oder für längere Strecken ein Benziner oder Hybrid, kleines Auto, mittleres Auto oder Transporter für Geldspielautomatentransporte nach Bedarf.

Für einige Dienstbereiche wird aufgrund ihrer besonderen Aufgaben (z.B. Feuerwehr) keine umfassende Ersatzmöglichkeit gesehen. Wirtschaftliche Vorteile durch Carsharing, Diensträder und ÖPNV gibt es jedoch für Stellen, die keine Bereitschaftsfahrzeuge/ Sonderfahrzeuge benötigen, da mit einer Flottenreduzierung und Umstieg weitere Mobilitätsangebote außer PKW z.B. der personelle und finanzielle Aufwand der Fahrzeugpflege und -wartung für die Dienststellen, sowie Beschaffungs- und Versicherungskosten und Stellplatzmiete entfallen.

2.1.5. Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit wird regelmäßig und anbieterneutral von SKUMS durchgeführt. Es werden des Öfteren Veranstaltungen durchgeführt, um öffentlichen Akteuren das Thema Carsharing näher zu bringen. Zum Beispiel wurde im EU-Projekt STARS (Broschüre der Abschlussstagung: <http://stars-h2020.eu/wp-content/uploads/2020/05/STARS-FinalEventBrochure.pdf>) u.a. eine vergleichende Untersuchung zu verschiedenen Carsharing-Formen durchgeführt und in der internationalen Abschlussstagung im Februar 2020 in Bremen vorgestellt. Hierbei wurde z.B. auch die Einbindung von Carsharing in Neubauvorhaben (Stellplatzortsgesetz) seitens der Gewoba präsentiert.

Jede Ausbauphase neuer mobil.punkte wird mit umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Zum einen durch die Einbindung der jeweiligen Stadtteilbeiräte bei der gemeinsamen Standortauswahl, zum anderen durch gezielte Anwohner*inneninformationen im Rahmen jeder Bauphase. In der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit werden alle Haushalte im unmittelbaren Umfeld der neuen mobil.pünktchen (i.d.R. im Umkreis von 300 Metern) per Postwurfsendung über die Maßnahme, die Hintergründe dafür sowie das entstehende Mobilitätsangebot durch SKUMS informiert – insgesamt ca. 9.800 Haushalte für die Umsetzungen 2018/2019.

Neben Broschüren im behördlichen Corporate Design (Flyer „Car-Sharing – bequem autofahren ohne eigenes Auto“: https://relaunch.mobilpunkt-bremen.de/app/uploads/2020/05/mobilpunkt-Flyer_online.pdf) begleiten anbieterunabhängige Werbemaßnahmen mit dem Bremer Carsharing-Maskottchen UDO (steht für „Use it. Don't own it“) die Öffentlichkeitsarbeit. So wurde im Rahmen des EU-Projekts „SHARE-North“ ein Werbespot „Mit Shared Mobility ist Udo immer flexibel unterwegs“ (<https://www.youtube.com/watch?v=NqQsdujR-Wk>) produziert und September 2020 während der Europäischen Mobilitätswoche in Bremer Kinos und auf verschiedenen online Plattformen veröffentlicht. Der Film stellt die Vorzüge verschiedener geteilter Verkehrsmodi dar, darunter auch Carsharing. Der Werbespot wurde auch in Englisch übersetzt. In den Sommermonaten 2018, 2019 und 2020 würden zudem Werbeflächen mit anbieterunabhängigen Plakaten im Stadtgebiet bespielt.



Abbildung 7: (links) Screenshot aus neuem Udo Kinospot "Mit Shared Mobility ist Udo immer flexibel unterwegs; (rechts) Foto von Plakatkampagne aus dem Sommer 2020

Die Webseite www.mobilpunkt-bremen.de wird von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) 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 von SKUMS bereitgestellten Standortdaten in die Karte einpflegt.

Information über Carsharing in Bremen wird ebenfalls umfassend auf bremen.de unter der Rubrik „Mobilität und Verkehr“ (<https://www.bremen.de/leben-in-bremen/mobilitaet-und-verkehr/carsharing>) dargestellt - ebenso im Internetauftritt der BREPARK (<https://www.brepark.de/parken/carsharing/>). Auch der Internetauftritt von SKUMS beinhaltet Information zu Carsharing (https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/nachhaltige_mobilitaet/foerderungen_und_projekte/car_sharing-31612).

3. Rechtsrahmen und Verfahren in Bremen

Rechtsrahmen für stationsbasiertes Carsharing im öffentlichen Straßenraum

Das Bremische Landes-Carsharinggesetz (BremLCsgG) wurde am 28. März 2019 von der Bremischen Bürgerschaft beschlossen und trat am 06. April 2019 in Kraft. Bremen gehörte zu den ersten Bundesländern, die ein derartiges Carsharing-Gesetz entwickelt und verabschiedet hat. Das BremLCsgG regelt die Sondernutzung öffentlicher Straßen zum Zwecke des Carsharing mit dem Ziel der Verringerung des Parkraumbedarfs sowie zur Verringerung der klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs. Es regelt auch die Zuständigkeiten nach dem Carsharinggesetz.

Des Weiteren regelt das BremLCsgG die Vergabe der Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Die Zuweisung dieser Stellplätze erfolgt über ein öffentlich bekanntgegebenes Interessenbekundungsverfahren. Die Bekanntmachung erfolgt über die Vergabeplattform des Land Bremens sowie des Bundes (www.vergabe.bremen.de bzw. www.service.bund.de). Um Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum betreiben zu können, werden folgende Mindestanforderungen und erweiterte Auswahlkriterien für Carsharing-Anbieter zu Grunde gelegt:

- Carsharing-Anbieter haben zu gewährleisten, dass die von ihnen angebotene Leistung zu einer Verringerung des Parkraumbedarfs in der Gemeinde beiträgt,
- Carsharing-Anbieter müssen die Kriterien des Umweltzeichens Blauen Engel für Carsharing (DE-UZ 100) erfüllen.

Wenn mehrere Carsharing-Anbieter die Mindestanforderungen in gleicher Weise erfüllen, Interesse an denselben mobil.punkt-Standorten bekunden und im Einigungsverfahren keine Einigung unter den Anbietern getroffen wird, erfolgt die Auswahl des Anbieters durch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau durch die Bewertung der erweiterten Auswahlkriterien:

- a) Ersatzquote zur Entlastung der Parkraum-Nachfrage (bei Neu-Anbietern wird eine vergleichbare Quote aus Erfahrungen in anderen Städten verwendet)
- b) Familienfreundlichkeit des Angebots: dies sollte durch den Nachweis vom Anteil der familienfreundlichen Fahrzeugtypen und Kindersitzen in Fahrzeugen nachgewiesen werden
- c) Anteil barrierearmer Fahrzeuge in der Form von Automatantrieben in der Flotte

- d) Anteil emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte wie, Hybrid-, Erdgas- oder Elektrofahrzeuge sowie Euro 6
- e) Vielfalt an Fahrzeugtypen (inkl. Flottenreichweite nach Herstellerangaben)
- f) Mindestens 30 % der stationsgebunden Carsharing-Fahrzeuge des Anbieters befinden sich auf privatem Grund

Die bauliche Einrichtung der mobil.punkte (Herstellung der Stellplätze, Beschilderung, ggf. Entwässerung, Pflasterarbeiten, Stellplatzmarkierung, etc.) erfolgte durch die Stadtgemeinde. Die Finanzierung und Einrichtung von Klappbügeln zur Freihaltung der Stellplätze, Finanzierung, Koordination und Einrichtung von möglicher Ladeinfrastruktur zur Nutzung durch E-Fahrzeuge erfolgt durch den Carsharing-Anbieter. Nach erfolgreicher Teilnahme am Interessensbekundungsverfahren und Auswahl zum Betrieb eines mobil.punktes oder mobil.punktchens hat der Carsharing-Anbieter selbst die Sondernutzungserlaubnis für die Stellplätze beim dafür zuständigen Amt für Straßen und Verkehr zu beantragen.

Die Nutzung der Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist gebührenpflichtig. Die Stadtgemeinde setzt pro Stellplatz und Monat eine räumlich gestaffelte Sondernutzungsgebühr fest (50,- € bzw. 25,- € pro Stellplatz/Monat).

Darüber hinaus besteht für den Marktzugang von neuen Carsharing-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. Die überwiegende Zahl der Carsharing-Stationen befindet sich auf privatem Grund.

Der Leitfaden des Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) zur „Umsetzung der im [Bundes-]Carsharing-Gesetz vorgesehenen CarSharing-Förderung“ hebt der bcs Bremen mehrmals als Best-Practice-Beispiel zur Umsetzung des Carsharing-Gesetzes des Bundes sowie hinsichtlich kommunikativer Begleitmaßnahmen hervor.

Regelung für free-floating Carsharing-Angebote

Das BremLCsgG regelt lediglich den Umgang für stationsbasiertes Carsharing. Für den Umgang mit free-floating-Carsharing, musste eine Ausnahmeregelung im Sinne der Straßenverkehrsordnung (StVO) insb. für Bewohnerparkgebiete entwickelt werden.

Im August 2020 wurde eine Regelung für Free-Floating-Carsharing (im Rahmen von kombinierten Systemen) in Bewohnerparkgebieten in Bremen erteilt. Unter dieser Regelung ist es möglich, dass Carsharing-Anbieter für Free-Floating-Fahrzeuge nach §46 Absatz 1 der StVO eine fahrzeugbezogene Ausnahmegenehmigung beantragen. Pro Free-Floating-Fahrzeug muss eine Gebühr vom Carsharing-Anbieter entrichtet werden, die sich an die Höhe der Gebühr für Gewerbetreibende richtet (88,50 € pro Fahrzeug/Jahr). Folgende Bewohnerparkgebiete sind in dieser Regelung inbegriffen: C (um Richtweg), D, E, F (um Herman-Böse-Straße/Barkhof), H (Stadtwerder), L (Alte Neustadt), N (Remberti) und O (Hulsberg/Östliche Vorstadt). Die Innenstadt ist von dieser Ausnahmeregelung bewusst ausgeschlossen.

Die Ausnahmegenehmigung wurde ab August unter dem Vorbehalt des Widerrufs zunächst für zwei Jahre erteilt. Nach Ablauf dieser zwei Jahre beabsichtigt die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau eine Untersuchung der Auswirkung der Free-Floating-

Angebote auf den Pkw-Besitz und dem Mobilitätsverhalten der NutzerInnen an. Im Anschluss wird das weitere Verfahren beschlossen.

Derzeit bietet ein Carsharing-Betreiber ein Free-Floating-Angebot in einem Kombinierten System mit stationsbasiertem Carsharing an und macht somit von dieser Ausnahmeregelung Gebrauch. Die Erfahrungen aus dem ersten halben Betriebsjahr sind vielversprechend: Die Free-Floating-Fahrzeuge von cambio („smumo“ genannt) werden im Durchschnitt mehr als täglich genutzt. Die mittlere Standarddauer betrug zum Stand der Untersuchung im Dezember tagsüber sechs Stunden, was deutlich unter der Standzeit privater Autos liegt (23 Stunden am Tag). Die Standzeit ist im gesamten smumo-Gebiet relativ ausgeglichen; ist jedoch am Rand des Bediengebietes etwas länger als im Zentrum. Die Nutzungshäufigkeit in der Fläche korreliert stark mit der Kunden- und Stationsdichte, d.h. in den Stadtteilzentren insbesondere in der Östlichen Vorstadt und der Neustadt (aber auch im vorderen Peterswerder und mit Abstrichen in Findorff und Walle) ist die Nutzungshäufigkeit am höchsten. Bisher sammeln sich laut Anbieterangaben die smumos nicht in bestimmten Gebieten. Cambio optimiert die Verteilung der Fahrzeuge nicht per Umstellungen, daher lässt sich von der Nutzung ableiten, dass es keine Fahrtrichtungen gibt, die häufiger vorkommen.



Abbildung 8: Bediengebiet des cambio "smumo"-Angebots. Quelle: cambio-carsharing.de

4. Ausblick

Die Ziele des Carsharing-Aktionsplans, 6.000 private Autos durch Carsharing zu ersetzen, wurden bereits Anfang 2020 erreicht. Das Ziel 20.000 Carsharing-Nutzer*innen im Bremer Stadtgebiet zu haben verzögerte sich aufgrund der Coronakrise etwas, wird aber voraussichtlich zu Mai 2021 erreicht. Damit ist ein großer verkehrspolitischer Meilenstein, der 2009 und viele Jahre danach bundes- und europaweit als Vorzeigebispiel diente, erreicht.

Auch vor dem Hintergrund insgesamt steigender Pkw-Zahlen ist Carsharing ein wichtiger Baustein, um in den belasteten Quartieren insbesondere in den kompakten Stadtteilen in Innenstadtnähe eine Entlastung zu erreichen. Zudem werden Mobilitätsbedürfnisse immer komplexer und die Notwendigkeit für ein buntes Portfolio an Angeboten, die zusammen eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw

darstellen, immer höher. Neben Carsharing nehmen Lastenradsharing, Bikesharing und andere geteilte Mobilitätsdienste eine immer wichtigere Rolle in einer modernen, klimafreundlichen sowie flächeneffizienten und ressourcenschonenden Mobilität ein. Studien zeigen zudem, dass die Verfügbarkeit unterschiedlicher geteilter Verkehrsmodi zu einer gesteigerten Nutzung von Carsharing führt, da das Verhalten des Teilens verstärkt wird und sich Synergien zwischen diesen Modi entwickeln (Quelle: K. Münzel, "Access over ownership. On supportive conditions for scaling up carsharing." Utrecht University, 2020).

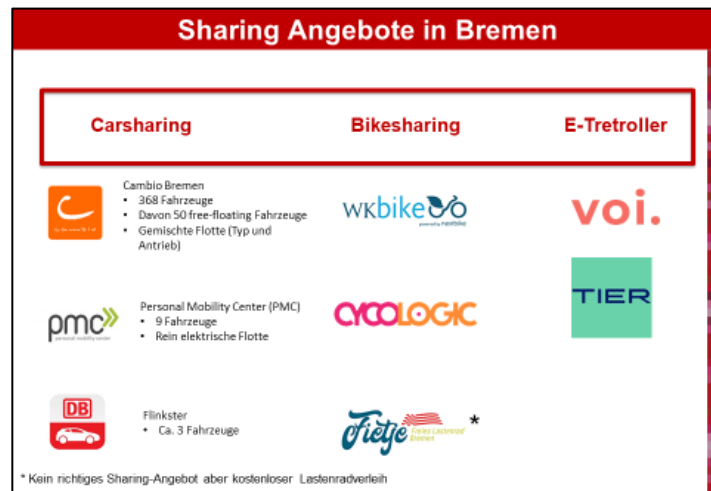


Abbildung 9: Übersicht Sharing Angebote im Stadtgebiet Bremen

Neue Ziele für die Carsharing-Entwicklung, die Entwicklung anderer geteilter Verkehrsmodi (Shared Mobility), Qualitätskriterien und Maßnahmenswerpunkte sollten für das nächste Jahrzehnt gesetzt werden. Aufbauen auf den Carsharing-Aktionsplan, dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 und der laufenden Teilfortschreibung 2030 des Verkehrsentwicklungsplans 2025, der neuen Rahmenbedingungen für die Parkraumstrukturierung in den Quartieren und in der Innenstadt definiert, sind bzw. bleiben folgende Themen wichtige Bausteine für die Weiterentwicklung:

- **Mobil.punkt-Ausbau und Weiterentwicklung des Konzepts**, um die Stationsdichte weiter zu erhöhen und die verfügbaren Angebote zu erweitern, einschließlich Lastenräder, Bikesharing, E-Tretroller, Ladeinfrastruktur und weitere Nachbarschaftsdienste
- Entwicklung einer (Förder-)Strategie für den Ausbau von Carsharing in marktwirtschaftlich schwierigen Gebieten, um **flächendeckende Angebote** zu ermöglichen
- **Verstärkung der Integration von Shared Mobility in den Wohnungsbau**, um neue Zielgruppen und Quartiere zu erreichen und den privaten Stellplatzbedarf zu senken
- **Ausbau der Nutzung des Carsharing durch Behörden und städtische Gesellschaften** für ein effizienteres Flottenmanagement
- **Shared Mobility als Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements**, inkl. einer gezielten Ansprache von Unternehmen/Arbeitgebern und dem Ziel Pendlerverkehre zu reduzieren und das Modell des Mobilitätsbudgets weiter zu verbreiten
- **Ausbau der Integration mit dem ÖPNV** in der Form einer kommunikativen Kooperation sowie kombinierter Angebote
- **Öffentlichkeitsarbeit** als unverzichtbarer Baustein für die erfolgreiche Ausweitung und Aufnahme von Carsharing und anderen geteilten Verkehrsmodi, welcher konsequent und Zielgruppengerecht gestaltet werden muss.

In einem „Shared-Mobility-Aktionsplan“ können diese Module mit jeweiliger technischer Entwicklung und Akzeptanz beschrieben und mit den Planungen Bremens verknüpft als auch Ziele insbesondere in Hinblick auf Nutzer*innen-Zahlen, verkehrsentlastende Wirkungen und Strukturierung im öffentlichen Raum definiert werden. Die Entwicklung eines Shared Mobility Aktionsplans würde unter Beteiligung der zuständigen Behörden und den am Bremer Markt aktiven Anbietern erfolgen.

C. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Ausweitung des Carsharing-Angebots in Bremen: 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 dem Ausbau der Flottengröße sowie der Auswahl von Stationsstandorten erfordert, wenn dort langfristig ein Carsharing-Angebot gesichert werden soll. Aufgrund der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie für Carsharing-Anbieter konnte bzw. kann das übliche Ausbautempo von neuen Carsharing-Stationen – auf privatem sowie öffentlichem Grund – 2020/2021 nicht eingehalten werden.

Die Herstellung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum werden primär aus bremischen Haushaltsmitteln finanziert.

Besondere Einzelposten bzw. Pilotvorhaben werden im einzelnen aus europäischen Fördermitteln (Interreg Nordseeraum Projekt „SHARE-North“) kofinanziert. Die für 2020/2021 eingeplanten Haushaltsmittel können aufgrund des durch Corona derzeit eingeschränkten Ausbautempos nicht vollständig ausgegeben werden. Mittel für Öffentlichkeitsmaßnahmen der Stadtgemeinde fließen jedoch weiterhin wie geplant (derzeit jährlich ca. 7.000 € aus den EU-Projekt „SHARE-North“ finanziert). Die Finanzierung der Personalkosten für die Koordinations- und Kommunikationsaufgaben bei SKUMS erfolgt derzeit im Rahmen von EU-geförderten Projekten (2016 - 2022: SHARE-North).

Unter den Carsharing Nutzer*innen in Bremen gibt es zwischen den Geschlechtern ein relativ ausgewogenes Verhältnis. Die Ergebnisse der 2017 von team red Deutschland GmbH durchgeführten Studie zur „Auswirkung des Carsharing in Bremen“ zeigte jedoch, dass kurze Entfernungen zur nächsten Carsharing-Station sowie gut sichtbare Stationsstandorte im öffentlichen Straßenraum für weibliche Nutzerinnen eine höhere Relevanz als für männliche Carsharing-Nutzer haben. Nutzer*innenstrukturen der E-Carsharing-Angebote deuten auf einen höheren Anteil männlicher Nutzer hin.

Beschlussempfehlung

1. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, den Car-Sharing-Aktionsplans unter Beachtung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025, dessen Teilfortschreibung 2030 und aller Gremienbeschlüsse zum Ausbau des Car-Sharing weiter zu entwickeln.
3. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, hierfür einen Shared-Mobility-Aktionsplan Bremen 2030 zu entwickeln und diesen der Deputation zur Beschlussfassung vorzulegen. Der Aktionsplan soll Handlungsbausteine und möglichst konkrete

Zielsetzungen für das Jahr 2030 enthalten und neben den aufgeführten Themen auch darstellen, wie die schrittweise Umstellung auf Elektromobilität beim Carsharing erfolgen kann.