

Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 28. Juli 2006

Car Sharing – eine umweltfreundliche Verkehrsdienstleistung

Car Sharing ist eine organisierte gemeinschaftliche Autonutzung, die in den vergangenen Jahren immer mehr Kunden gefunden hat. Mittlerweile gibt es in Deutschland über 80.000 Car Sharer – mit steigender Tendenz.

Car Sharing ergänzt das Angebot des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs. Mit seinem dezentralen Stationsnetz in Wohnortnähe bietet es die Möglichkeit, Fahrzeuge selbstständig rund um die Uhr auszuleihen. Abgerechnet werden Zeit und Kilometer, was zu einer bewussteren bzw. geringeren Nutzung des Autos – und damit zu einer Entlastung der Umwelt – führt.

Ein weiterer umweltfreundlicher Aspekt ist, dass Car-Sharing-Kunden statt mit dem Pkw zu fahren, viele Wege mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen, was insbesondere in der Stadt zu einer Reduzierung des Individualverkehrs führt.

Wir fragen den Senat:

1. Wie bewertet der Senat Car Sharing im Hinblick auf die Entlastung des Straßenverkehrs und die Reduzierung von Verkehrsimmissionen?
2. Wie viele Car-Sharing-Stationen mit wie vielen Autos gibt es in Bremen?
3. Wie hoch ist der Anteil abgasarmer oder anderer umweltfreundlicher Autos?
4. Nach welchen Kriterien sollten Car-Sharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum eingerichtet werden?
5. Wie viele Stationen befinden sich in Bremen im öffentlichen Straßenraum, und welche Erkenntnisse hat der Senat aus dem Modellversuch „mobil.punkt“ von 2003 mit dem Betreiber Brepark gewonnen?
6. Welche weiteren Kooperationsprojekte von Car Sharing und Verkehrsunternehmen laufen mit welchem Erfolg in Bremen?
7. Welche Entwicklungspotenziale für Car Sharing sieht der Senat in Bremen?
8. Ist der Senat bereit, den Ausbau von Car-Sharing-Angeboten und Car-Sharing-Kooperationen zu unterstützen, und falls ja, auf welche Weise gedenkt er das zu tun?
9. Wird sich der Senat auf Bundesebene für eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung einsetzen, um eine verbindliche Rechtsgrundlage für die Einrichtung von festen Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum zu schaffen?
10. Wie bewertet der Senat die Diskussion auf Bundesebene
 - a) zur Aufwertung von Car-Sharing-Förderungsmöglichkeiten im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zu eröffnen,

- b) die Kundenfreundlichkeit durch die Schaffung einer bundesweit einheitlichen Benutzeroberfläche für Car-Sharing-Kunden zu verbessern,
- c) Car Sharing als integrierten Bestandteil innovativer Mobilitätskonzepte in die Forschung aufzunehmen?

Reimund Kasper, Uta Kummer, Cornelia Wiedemeyer,
Dr. Carsten Sieling und Fraktion der SPD

D a z u

Antwort des Senats vom 5. September 2006

Beim Car Sharing handelt es sich um eine privatwirtschaftliche Mobilitätsdienstleistung. In Bremen wird Car Sharing durch das Unternehmen „cambio StadtAuto Bremen“ angeboten. Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet der Senat Car Sharing im Hinblick auf die Entlastung des Straßenverkehrs und die Reduzierung von Verkehrsimmissionen?

Car Sharing trägt nachweislich zur Entlastung des Straßenverkehrs und zur Minderung der Verkehrsbelastungen durch Emissionen (Luftschadstoffe, CO²) bei:

- Car Sharer verändern ihr Mobilitätsverhalten und nutzen verstärkt das Fahrrad sowie die öffentlichen Verkehrsmittel. Untersuchungen zeigen pro Nutzer eine Minderung der mit dem Auto zurückgelegten Fahrleistung von durchschnittlich rund 1.600 Jahreskilometern.
- Umweltbewusste Car-Sharing-Unternehmen bieten Fahrzeuge mit niedrigen Abgas- und Lärmwerten an. Dies ist z. B. in der Qualifizierung für den Erhalt des Umweltzeichens „Blauer Engel“ erforderlich, den das Bremer Car-Sharing-Unternehmen trägt.
- Car Sharing bietet verschiedene Fahrzeugtypen an, so dass ein optimal passendes Fahrzeug für den jeweiligen Fahrzweck gewählt werden kann. Es zeigt sich hierbei eine stärkere Nutzung kleinerer, verbrauchs- und abgasarmer Fahrzeuge.
- Car-Sharing-Fahrzeuge ersetzen Privat- und Firmenfahrzeuge und mindern Parkdruck und Parksuchverkehr.

Car Sharing stellt daher einen Baustein der Luftreinhalteplanung dar und fördert Mobilität auf hohem Umweltschutzniveau.

2. Wie viele Car-Sharing-Stationen mit wie vielen Autos gibt es in Bremen?

Cambio StadtAuto hat derzeit 33 Stationen mit 105 Fahrzeugen in Bremen.

3. Wie hoch ist der Anteil abgasarmer oder anderer umweltfreundlicher Autos?

Laut cambio StadtAuto erfüllen ca. 80 % der Flotte die Euro-IV-Norm. Rund die Hälfte der Fahrzeuge ist jünger als ein Jahr.

Der Bremer Car-Sharing-Anbieter cambio StadtAuto Bremen erfüllt die Anforderungen des Umweltzeichens „Blauer Engel“, die durch das Institut für Gütesicherung (RAL) überprüft werden.

4. Nach welchen Kriterien sollten Car-Sharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum eingerichtet werden?

Die Straßenverkehrsordnung enthält derzeit (noch) keine Vorschriften zur Ausweisung von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Verkehrsraum (z. B. durch absolutes Halteverbot für alle anderen Verkehrsteilnehmer wie bei Taxiplätzen).

Vor allem in den dicht besiedelten Stadtteilen ist die Ausweisung von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum jedoch sinnvoll, da es dort hohen Parkdruck und eine entsprechende Nachfrage nach Car Sharing gibt, gleichzeitig keine ausreichenden Möglichkeiten für Car-Sharing-Stellplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraums bestehen.

Die Car-Sharing-Stationen müssen gut erreichbar und gut sichtbar sein. Außerdem ist es sinnvoll, die Stationen mit Fahrradbügeln auszustatten, da viele Nutzer die Stationen mit dem Rad aufsuchen und nach Möglichkeit auch eine direkte Verknüpfung mit einer ÖPNV-Haltestelle herzustellen, wie an den beiden bestehenden „mobil.punkt“-Stationen in Bremen geschehen.

Vom Car-Sharing-Anbieter sollte die Zertifizierung mit dem Umweltzeichen UZ 100 „Blauer Engel“ gefordert werden, um bei der Einrichtung von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum hohe Umweltstandards und besonderen Nutzen für die Allgemeinheit sicherzustellen.

5. Wie viele Stationen befinden sich in Bremen im öffentlichen Straßenraum, und welche Erkenntnisse hat der Senat aus dem Modellversuch „mobil.punkt“ von 2003 mit dem Betreiber Brepark gewonnen?

In Bremen wurden 2003 zwei Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum als Teil der „mobil.punkt“-Angebote eingerichtet: Am Dobben und in der Hohenlohestraße. Am Leibnizplatz wird im Rahmen des Umbaus in Kürze ein weiterer „mobil.punkt“ eingerichtet.

Nach zweijähriger Laufzeit wurden im Frühjahr 2005 die Nutzer der beiden Mobilpunkte befragt.

Standardisierte Telefoninterviews mit 189 von 435 Kunden im räumlichen Umfeld von ca. 500 m um die Stationen hatten folgende Ergebnisse:

- Es überwiegen private Nutzer (83 %); 17 % sind Firmennutzer.
- 76 % der Befragten steht kein Fahrzeug im Haushalt oder Betrieb zur Verfügung.
- 30 % der Privatkunden haben ihr eigenes Auto wegen der Teilnahme am Car Sharing abgeschafft.
- 55 % haben wegen Car Sharing auf die Anschaffung eines privaten Pkw verzichtet.
- Bei den Firmenkunden haben 21 % einen Firmenwagen wegen Teilnahme am Car Sharing abgeschafft und 67 % auf die Anschaffung von Firmen-Pkw wegen Car Sharing verzichtet.
- Für die Attraktivität der Stationen ist vor allem die räumliche Nähe entscheidend.

Eine Analyse der Befragung zur Fahrzeughaltung durch die Car-Sharing-Nutzer im unmittelbaren Einzugsbereich der Mobilpunkte ergab, dass jedes der an den beiden Mobilpunkten stationierten Fahrzeuge mehr als neun private Fahrzeuge ersetzt. Damit wurde der bundesweite Erfahrungswert von fünf bis sieben Pkw für derartige Innenstadtlagen noch übertroffen.

Es hat im Betrieb keinerlei Beschwerden von unmittelbaren Anliegern von Car-Sharing-Stationen gegeben.

6. Welche weiteren Kooperationsprojekte von Car Sharing und Verkehrsunternehmen laufen mit welchem Erfolg in Bremen?

Cambio StadtAuto Bremen hat eine bereits seit 1998 bestehende Zusammenarbeit mit der BSAG. Das Kombinationsangebot „Bremer Karte plus AutoCard“ wurde 1998 eingeführt.

Etwa jeder dritte Car-Sharing-Nutzer in Bremen nutzt die Kombination mit dem BSAG bzw. VBN-Abonnement.

7. Welche Entwicklungspotenziale für Car Sharing sieht der Senat in Bremen?

Derzeit gibt es etwa 3.800 Car-Sharing-Nutzer in Bremen. In den letzten vier Jahren konnte ein deutlicher Zuwachs von 2.450 auf 3.800 Nutzer vor allem im Zusammenhang mit den Maßnahmen der EU-geförderten Projekte „moses“ und „Vivaldi“ verzeichnet werden.

Die mittelfristigen Potenziale werden sehr viel höher eingeschätzt. So würde die bereits bestehende Car-Sharing-Dichte in der Schweiz für Bremen hochgerechnet weit über 20.000 Nutzer bedeuten. Ein solcher Vergleich ist aufgrund unterschiedlicher Ausgangslagen jedoch so direkt nicht möglich. Sicher angenommen werden kann ein spürbar größeres Potenzial, das nicht nur in Bremen, son-

dem insgesamt in Deutschland noch erschlossen werden muss. Hierbei spielen vor allem Imagefragen eine entscheidende Rolle.

8. Ist der Senat bereit, den Ausbau von Car-Sharing-Angeboten und Car-Sharing-Kooperationen zu unterstützen, und falls ja, auf welche Weise gedenkt er das zu tun?

Der Senat sieht in der Ermöglichung von Car-Sharing-Stationen – auch im öffentlichen Straßenraum – in den Stadtquartieren mit hoher Nachfragedichte und geringem Stellplatzangebot eine wesentliche Möglichkeit der weiteren Förderung von Car Sharing.

Der Senat erkennt in der Zertifizierung mit dem offiziellen Umweltzeichen „Blauer Engel“ ein wichtiges Instrument zur Abgrenzung und zur Sicherung der Umweltvorteile des Car Sharing.

Car Sharing ist bereits im Stadtentwicklungskonzept, dem Nahverkehrsplan und dem Luftreinhalteplan als Maßnahme aufgeführt. Eine finanzielle Förderung des operativen Betriebes von Car Sharing erfolgt nicht. Jedoch konnte cambio StadtAuto Bremen in verschiedene europäische Projekte (moses, Target, Vivaldi) aufgenommen werden, wodurch technische Entwicklungen sowie Marketing mit EU-Mitteln gefördert werden konnten. Bremen ist zu einer auch im EU-Weißbuch zum Verkehr erwähnten Modellstadt für Car Sharing geworden.

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr ist, wie auch einige andere Dienststellen, zudem selber Nutzer von Car Sharing, und hat damit einige eigene Dienstfahrzeuge durch die Nutzung dieser Dienstleistung ersetzen können.

Im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten wird der Senat daher das Car Sharing auf politischer Ebene weiterhin unterstützen. Siehe hierzu auch die Antworten zu Frage 9 und 10.

9. Wird sich der Senat auf Bundesebene für eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung einsetzen, um eine verbindliche Rechtsgrundlage für die Einrichtung von festen Car-Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Verkehrsraum zu schaffen?

Der Senat begrüßt eine vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) angekündigte Vorlage zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung mit dem Ziel, Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum einrichten zu können. Er wird dieses Ziel in den anstehenden Diskussionen in den Fachgremien des Bundes und der Länder unterstützen.

10. Wie bewertet der Senat die Diskussion auf Bundesebene

- a) zur Aufwertung von Car-Sharing-Förderungsmöglichkeiten im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zu eröffnen,
 - b) die Kundenfreundlichkeit durch die Schaffung einer bundesweit einheitlichen Benutzeroberfläche für Car-Sharing-Kunden zu verbessern,
 - c) Car Sharing als integrierten Bestandteil innovativer Mobilitätskonzepte in die Forschung aufzunehmen?
- a) Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes könnten vor allem die (bauliche) Einrichtung von Car-Sharing-Stationen und Kooperationsvorhaben mit dem ÖPNV gefördert werden. Hierbei ist die klare Abgrenzung und Zertifizierung von Car-Sharing-Angeboten, z. B. mit dem Blauen Engel ein wichtiges Kriterium.
 - b) Der Ausbau der Quernutzung zwischen verschiedenen Anbietern (Vermittlung von Buchungswünschen bei anderen Car-Sharing-Firmen) und die Integration in bundesweite Benutzeroberflächen des öffentlichen Verkehrs kann die Attraktivität von Car Sharing verbessern. Hier muss jedoch bedacht werden, dass es konkurrierende Anbieter auf dem deutschen Markt gibt.
 - c) Die Weiterführung von Forschungsaktivitäten zum Car Sharing ist sinnvoll, vor allem im Hinblick auf die Entlastung des Parkraums. Angesichts des bereits bestehenden Forschungsstandes sollten dabei umsetzungsorientierte Forschungs- und Demonstrationsmaßnahmen im Vordergrund stehen.