

Ä505

Kapitel

Initiator*innen: LAG Verkehr (dort beschlossen am: 28.10.2022)

Titel: Ä505 zu WP1: Was der Mensch braucht

Text

Von Zeile 1793 bis 1806:

Ein Carsharing-Auto statt 10 private PKW

~~Ein Carsharing-Auto kann ca. 12 Autos in der Stadt ersetzen. Wir subventionieren Elektro-Carsharing-Stationen so, dass fast alle Bremer*innen **innerhalb von 500**~~

~~**Metern** Entfernung Zugang zu einem Carsharing-Auto haben, auch mit Kindersitzen und Elektroantrieb.~~

~~**Bikesharing** soll in der ersten halben Stunde für mindestens ein Jahr kostenlos werden, um Neukund*innen anzuwerben. Wir versuchen daher, in Absprache mit den Anbieter*innen das Angebot sehr engmaschig bis in die Quartiere auszuweiten und stellen dafür Fördermittel zur Verfügung.~~

~~Das eigene Auto abzuschaffen bedeutet für viele Menschen eine radikale Änderung von Gewohnheiten. Für andere Menschen ist es nur ein kleiner Schritt, das häufig stehende Auto abzuschaffen und gelegentlich Carsharing zu nutzen. Wir wollen **den Umstieg vom Auto, den "Sprung ins kalte Wasser", erleichtern** und prüfen daher die Möglichkeit, ein landesweites Gutscheinsystem zu schaffen.~~

Aktionsprogramm Carsharing / Bremer Flotte 2030

Der Platzanspruch parkender PKW ist ein Problem aller großen Städte. Bremen wird den international beachteten Ausbau des Carsharing weiter vorantreiben und damit den Ansatz der Klima-Enquete zur Reduzierung des PKW-Bestandes in Bremen als eine der Voraussetzungen zum Erreichen der Klimaziele mit einem praktischen Alternativangebot umsetzen. Ohne die bereits rund 23.000 Nutzer:innen des Carsharing hätte Bremen über 7.000 PKW mehr auf den Straßen –

jedes Carsharing Auto ersetzt derzeit etwa 16 private PKW.
Das Ausbauziel sollte für 2026 mindestens bei einer Verdopplung des Carsharing liegen -also auf rund 1000 Carsharing-Fahrzeuge im Land Bremen, um den Straßenraum von weiteren 7.500 PKW entlasten zu können. Dieses unterstützt das Freihalten der Gehwege in den Quartieren. Hierzu müssen mindestens 60 neue mobil.pünktchen Stationen im öffentlichen Straßenraum wie auch Stationen auf privatem Grund – vor allem bei Neubauprojekten – angelegt werden. Parallel wird ein Förderprogramm aufgelegt werden, um in allen Quartieren eine Alternative zum Autobesitz zügig auszubauen und den Menschen näher zu bringen. Schrittweise erfolgt eine Umstellung der Carsharing Flotte in Bremen auf Elektrofahrzeuge, wozu auch eine Ausstattung von Stationen mit Ladeinfrastruktur erforderlich sein wird. Die Fördermaßnahmen sind wettbewerbsrechtlich auszuschreiben. In Lagen, wo zunächst kein auskömmliches Carsharing möglich sein wird, stellt dieses eine Anschubfinanzierung das Carsharing-Angebot sicher. Es werden ausreichende Planungskapazitäten in der Verwaltung hierfür geschaffen.
Die Bandbreite der Sharing-Angebote zusammen mit ÖPNV und Taxi wird als „Bremer Flotte“ mit gemeinsamen Anreizprogrammen ausgestattet, z.B. damit Menschen einen multimodalen Lebensstil ausprobieren können – und darüber sich dann z.B. für das Abschaffen eines eigenen PKW entscheiden. Bikesharing soll in der ersten halben Stunde für mindestens ein Jahr kostenlos werden, um Neukund*innen anzuwerben.Ein

Begründung

Der Enquete-Bericht benennt eine Zielzahl (Land) als Zwischenschritt 2030 von 300 PKW/1000 EW und für den Status Klimaneutralität im Jahr 2038: 150 PKW/1000 EW. Aktuell weist Bremen (Stadt) eine PKW-Besitzquote von 428, Bremerhaven von 447 PKW/1000EW auf.

Bezogen auf eine Einwohnerzahl von ca. 690.000 im Land Bremen bedeutet das eine Minderung um von derzeit knapp unter 300.000 PKW auf rund auf 207.000. Für die Stadt Bremen (570.000 EW) ergibt sich eine Zwischen-Zielgröße von 171.000 PKW – d.h. eine Minderung um ca. 75.000 PKW. Bremerhaven hat aktuell rund 55.000 KFZ /42.500 PKW, Zielgröße (bei 113.500 EW) für 2030: ca. 34.000 PKW. Für 2038 soll dann eine weitere Halbierung erreicht werden.

Angesichts der hohen Anteile von Fahrzeugen, die in den Stadtquartieren nur unregelmäßig benutzt werden (s.a. SUNRISE Untersuchung), hat der quantitative

wie auch qualitative Ausbau von Carsharing eine besondere Rolle als Ergänzung zum Ausbau des Umweltverbundes. Aktuell gibt es in Bremen (incl. Free-floating Fahrzeuge des Cambio Angebots „smumo“) rund 500 Carsharing-Fahrzeuge, in BHV weniger als 20.

Im Rahmen der Aktivitäten zum Klimaschutz muss der quantitative wie qualitative Ausbau des Carsharing umgesetzt werden, d.h. die bisherigen Aktivitäten des Landes und der Städte Bremen und Bremerhaven angesichts der enormen Herausforderungen deutlich ausgebaut werden.

Carsharing unterstützt durch verändertes Mobilitätsverhalten sowohl Klimaschutz als auch stadtentwicklungspolitische Aspekte wie Flächenverbrauch oder Konsumverhalten im Quartier/Stadtzentrum. Zudem besteht die Notwendigkeit von weniger Fahrzeugen. Derzeit besitzt in Bremen rund 80% der Carsharing nutzenden Haushalte kein eigenes Auto. Carsharing ersetzt hier den „Erstwagen“ im Haushalt. Die Mobilitätsmuster zeigen, dass eher der Umweltverbund genutzt wird und das Carsharing-Fahrzeug hier die Ergänzung darstellt.

Als Anreiz- und Probierprogramm wird ein Gemeinschaftsangebot „Bremer Flotte“ umgesetzt, auch um bisherigen PKW Halter:innen die Möglichkeit zu geben, niedrigschwellig die Kombination von ÖPNV, Taxi, Carsharing und weiteren Sharing Angeboten (Bike, Lastenrad, e-Scooter) als Alternative zum Autobesitz „erfahren“ zu können. Modell hierfür ist das Projekt „Sommerflotte“ in Berlin.

Insgesamt ist für das Erreichen der Klimaziele ein **Aktionsprogramm Carsharing 2030** erforderlich.

Ausbauziele und -maßnahmen:

A) Im verdichteten innerstädtischen Bereich **kurzfristige Flächenbereitstellung** (Sondernutzung) im öffentlichen Straßenraum für (vereinfachte) mobil.punkte/mobil.punktchen– vereinfachte Ausstattung zur schnellen Umsetzung (hier wird – v.a. für das Bremer Stadtgebiet- im Wesentlichen ein auskömmlicher Betrieb des Carsharing-Anbieters erwartet)

B) Ausschreibung Förderprogramm Carsharing-Betrieb in Bereichen, wo kurz- und mittelfristig kein auskömmlicher Betrieb erwartet wird. Hier soll durch ein Anreizprogramm eine sich abbauende Startförderung zum Carsharing-Betrieb erfolgen (Ausschreibung)

C) Intensive Öffentlichkeitsarbeit und Anreizprogramme für multimodale, PKW-Besitz-unabhängige Mobilität (Ausprobierprojekte).

Beitrag zu CO₂-Minderungszielen:

Die überwiegenden Klimaentlastungs-Wirkungen entstehen durch geändertes Mobilitätsverhalten^[1] - ergänzt durch weniger umweltbelastende Kraftfahrzeuge.

Für Bremen entsteht zudem eine Wechselwirkung mit dem notwendigen Ordnen des Parkens in Quartieren – nicht zuletzt auch um Ladeeinrichtungen für Kraftfahrzeuge überhaupt mit den notwendigen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen (Beschilderungen) unterbringen zu können.
Im Rahmen des Interessenbekundungsverfahrens wird das Einhalten von Qualitätsstandards im Carsharing gefordert.