

**Deutscher Bundestag**

Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

**Ausschussdrucksache**

**18(15)491-C**

Stellungnahme zur 104. Sitzung  
Öffentl. Anhörung am 22.03.2017

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr



Michael Glotz-Richter –Referent nachhaltige Mobilität–

**Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing  
(Carsharinggesetz - CsgG) (BT Drs 18/11285)**

1. Vorbemerkung

Die Freie Hansestadt Bremen hat sich schon früh der Förderung des Carsharing zugewandt. Gerade unter den Vorgaben einer besonders effizienten Nutzung öffentlicher Ressourcen kommt der Carsharing-Förderung eine besondere Rolle zu, da hiermit auf eine marktgerechte und besonders ‚smarte‘ Arte und Weise eine Entlastung des Straßenraums erreicht wird und zu einer multi-modalen Mobilität beigetragen wird.

Bremen hat bereits 2003 die ersten Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum in Bremen („mobilpunkte“) eingerichtet und war damit auch Referenz des Bundestags-Beschlusses in 2005 (BT<sup>1</sup>).

2009 wurde in Bremen der „Carsharing Aktionsplan“ einstimmig in den zuständigen Deputationen verabschiedet. In diesem wohl bundesweit ersten kommunalen Fachplan zu Carsharing ist das Ziel enthalten, bis 2020 in Bremen 20.000 Carsharing Nutzer und Nutzerinnen zu haben (eine Vervierfachung gegenüber des Wertes von 2009). Im Vordergrund steht aber eine zu erwartende Entlastung des Straßenraums um mindestens 6.000 PKW.

Von Carsharing-Anbietern wird in Bremen seit 2009 der Nachweis der Stellplatzentlastung und das Einhalten der Kriterien des Umweltzeichens RAL UZ 100 bzw. RAL UZ 100b gefordert (gerade auch, da hier mehr als nur Emissionsanforderungen bestehen).

In der Stadt Bremen wurden mittlerweile 14 ‚mobil.punkte‘ und deren kleinere Version für enge Wohnstraßen, die ‚mobil.punktchen‘ angelegt. In den vergangenen Jahren haben zahlreiche Kommunen – oft unter Bezug auf die Bremer Erfahrungen – Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum angelegt. Weitere 10 mobil.punktchen/mobil.punkte sollen pro Jahr realisiert werden.

---

<sup>1</sup> Beschluss Bundestag vom 16.06.2005 „Car-Sharing als innovative Verkehrsdienstleistung im Umweltverbund fördern“, Beschluss Bundestag vom 16.06.2005 BT Drs. 15/5586



Abb 1: mobil.punkt (Remberting)



Abb2 : mobil.punktchen (Feldstr.)

Angesichts der Stadtgröße (558.000 Ew) und des hohen Radverkehrsanteils von 25% ist Bremen für die großen free-floating Anbieter derzeit nicht von Interesse. Damit steht Bremen für die Mehrzahl der Kommunen in Deutschland, wo es nur stationsgebundenes Carsharing gibt.

Mittlerweile nehmen auch die Stellplatzanforderungen für Neubauvorhaben in der Stadt Bremen das Potenzial von Carsharing für einen kostengünstigeren Wohnungsbau auf. Mit der seit 1.1.2013 gültigen Novellierung des Stellplatzortsgesetzes kann ein Bauherr auch über ein Mobilitätsmanagement (z.B. Mietertickets, Carsharing-Integration) die Zahl der baulich herzustellenden PKW Stellplätze mindern.

## 2. Straßenrechtliche Lösung

Der Entwurf zum Carsharing-Gesetz des Bundes nutzt das Straßenrecht zur Anordnungsmöglichkeit von Carsharing-Stationen des stationsbasiertes Carsharing. Bereits 2003 wurden die ersten Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum in Bremen („mobilpunkte“) als Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums gemäß Bremer Landesstraßengesetz eingerichtet.

Es wird sehr begrüßt, dass mit dem Carsharing-Gesetz des Bundes Klarheit geschaffen wurde über einen für Kommunen / Straßenverkehrsbehörden gangbaren Weg zur Anordnung von Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum. Hiermit wird eine vielerorts diesbezüglich bestehende Unsicherheit beendet.

Das Bundesgesetz selber wird für die Anordnungspraxis von Carsharing-Stationen in den Kommunen eine nur geringe Anwendungsbreite haben, da es sich nur auf die Bundesstraßen erstreckt: so sind z.B. in Bremen von den rund 1.400 km Straßen nur rund 1 km angebaute Bundesstraßen, also Straßen an denen Carsharing Stationen für stationsgebundenes Carsharing entsprechend dem CsgG angeordnet werden könnten.

Es ist angesichts der verfassungsrechtlichen Zuständigkeiten für das Straßenrecht wünschenswert, dass eine breit getragene Lösung für das Carsharing-Gesetz des Bundes gefunden wird, um eine Vorbildrolle für weitere landesrechtliche Umsetzungen zu haben. Deshalb sollten die kommunalen Erfordernisse in Hinblick auf Carsharing eine besondere Wichtung erhalten.

Es ist angedacht, das Bremer Landesstraßengesetzes zu novellieren und hierin erweiterte Regelungen zur Sondernutzung durch Carsharing Stationen aufzunehmen. Hierin werden

die Ziele / Auswahlkriterien sowie Verfahrensregeln die gesammelten Erfahrungen von 14 Jahren mobil.punkt-Geschichte aufgenommen.

Es kann passieren, dass Bundesländer in ihren Landesregelungen andere Festsetzungen treffen als es der aktuelle Entwurf zum CsgG vorsieht, so dass es u.U. keine einheitlichen Regelungen über das Bundesgebiet geben wird. Das wäre angesichts der rechtlichen Zuständigkeiten aber nicht zu verhindern.

Das Ziel der *Verringerung des Parkraumbedarfs* fehlt in den Auswahlkriterien §5 (4)

Entwurf des CsgG:

§ 5(4): „Die Auswahlkriterien sind mit dem Ziel festzulegen, dass sie geeignet sind, durch die von dem jeweiligen Carsharinganbieter angebotene Leistung

1. zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, und

2. zu einer Entlastung von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes,

am besten beizutragen. Bis zum erstmaligen Inkrafttreten einer Rechtsverordnung nach Satz 1 bestimmen sich die Auswahlkriterien nach der Anlage.“

In der kommunalen Praxis steht das Potenzial zur Minderung des Parkraumbedarfs durch eine Ausweitung des Carsharing eindeutig im Vordergrund.

In allen Städten in Deutschland gibt es vor allen in den innerstädtischen Wohn- und Mischgebieten erhebliche Parkplatzprobleme. Carsharing hat hier ein Alleinstellungsmerkmal, um eine spürbare Entlastung zu erreichen. Die alljährlichen Untersuchungen zur Stellplatzentlastung in Bremen zeigen, dass in der Hansestadt mittlerweile über 4.000 PKW von Carsharing-Nutzerinnen und Nutzern abgeschafft worden sind. Gerade in den hochbelasteten innerstädtischen Wohn- und Mischgebieten wohnen viele Menschen, die kein Auto für die alltäglichen Wege zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkauf etc. brauchen. Untersuchungen in Bremer Innenstadt-Wohnstraßen haben gezeigt, dass bis zu 40% der PKW an vier aufeinander folgenden Werktagen nicht benutzt wurden<sup>2</sup>.

Um dieses Potenzial zu einer Entlastung des Straßenraums nutzen zu können, ist eine nutzerfreundliche Angebotsverbesserung des Carsharing nötig. Aus Nutzersicht kommt hierbei einem gut sichtbaren, gut erreichbaren Stationsangebot eine besondere Rolle zu. So haben die Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum das wesentliche Ziel der Minderung der Parkraumnachfrage. Diese Entlastungspotenziale des Carsharing sollten in den gesetzlichen Regelungen auf Bundes- und kommend den Landesregelungen im Vordergrund stehen.

**Die Auswahlkriterien in §5 Absatz 4 CsgG (in der vom Kabinett beschlossenen Fassung) sollten an erster Stelle um „ - zu einer Verringerung des Parkraumbedarfs“ ergänzt werden.**

Die Begründung ist entsprechend anzupassen.

Die Ergebnisse der Untersuchungen aus Bremen zeigen, dass mit der Ausweisung von Stationen in den innerstädtischen Wohn- und Mischgebieten mit mobil.punkten und mobil.pünktchen das Carsharing als Alternative zum privaten PKW attraktiv wird und z.B. in

---

<sup>2</sup> Schlansky, Angelika / Gekaplan: Parken und Carsharing –Analyse im Bereich Steintor/ Fesenfeld in Bremen; Untersuchung im Auftrag des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen, April 2014

Bremen jedes Carsharing-Fahrzeug hier rund 15 private PKW ersetzt - wodurch wesentlich zur Entlastung des Straßenraums beigetragen werden kann.

Der Beitrag des Carsharing-Angebots zur Parkraumentlastung muss daher das zentrale Auswahlkriterium eines Carsharing-Anbieters bei der Standortvergabe im öffentlichen Straßenraum werden.

Zwar heißt es in der Begründung (A.I.) „Ein Entlastungseffekt des öffentlichen Raumes durch eine verminderte Anzahl von Fahrzeugen wird angestrebt“, jedoch fehlt die Umsetzung im eigentlichen Gesetzestext.

### 3. Das Vergabeverfahren sollte den Aufgaben und Zielen angemessen sein

Auch wenn die Verfahrensanforderungen gegenüber früheren Entwürfen des Carsharing-Gesetzes gemindert worden sind, so erscheint der notwendige Aufwand für die zuständigen Behörden immer noch sehr hoch und in der Sache nicht praxisgerecht. S.a. Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände: *„...In der kommunalen Praxis entspricht der Sachverhalt eher der Zuteilung eines Marktstandes auf Straßen oder Plätzen. In diesen Verfahren besteht eine lange geübte Praxis in Städten und Gemeinden.“*

In der Begründung des Gesetzes wird zu §5 (4) ein Interessenbekundungsverfahren ausdrücklich für geeignet erklärt (S.35). Die Stadt Bremen arbeitet gerade aktuell an einem Interessenbekundungsverfahren für neue Carsharing-Standorte. In dessen Ausformung zeigen sich die praktischen Umsetzungsprobleme:

Die in vielen Kommunen (so auch Bremen) ausdrücklich gewünschte Partizipation für die Planung hat Rückwirkungen auf die Verfahrensoptionen. In Bremen ergibt sich durch das Beirätegesetz die Pflicht, jeden einzelnen mobil.punkt/mobil.pünktchen in der Planung durch die jeweiligen Stadtteilbeirat zu bestätigen. Es wird also nicht top-down geplant, sondern mit einer aktiven Partizipation. Hierbei gibt es intensive Diskussionen, z.B. zur Lage und Größe künftiger Stationen - inklusive der Option, dass vorgeschlagene Standorte auch abgelehnt werden. Hinzu treten auch kurzfristige Wünsche nach Carsharing-Stationen an spezifischen Standorten aus der Bevölkerung oder Stadtteilpolitik. Von daher muss auch ein transparentes und diskriminierungsfreies Vergabeverfahren eine relativ hohe Flexibilität aufweisen.

In der praktischen Umsetzung in Bremen wird es dazu führen, dass nur kleine Lose (i.d.R. 4-5 Stationen) mit einiger Verbindlichkeit gleichzeitig in das Verfahren gebracht werden können. Mit kleineren Losgrößen wird jedoch auch kleineren Carsharing-Anbietern entgegen gekommen, da für sie das Betriebsrisiko bei einer kleineren Zahl an Stationen (und damit an Fahrzeugen) überschaubar bleibt. Allerdings steigt mit der Anzahl der Verfahren natürlich der Umsetzungsaufwand auf Behördenseite.

Durch die in § 5 (2) vorgesehene Befristung auf maximal fünf Jahre wird der Verfahrensaufwand für die betroffenen Behörden deutlich erhöht: *„Die Flächen sind im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter nach Maßgabe der folgenden Vorschriften zum Zwecke der Nutzung für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens fünf Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis). ...“*

**Die Befristung in §5 Absatz 2 CsgG sollte auf bis zu acht Jahre gesetzt werden.**

§ 5 (2): „...Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Satz 1 möglich. ...“

Dort wo es Betreiberwechsel beim stationsgebundenen Carsharing gegeben hat (z.B. Wien), sind die Nutzerzahlen gesunken.

Dieser Aspekt sollte im Interesse der gewünschten Entlastungen berücksichtigt werden. Gleichzeitig gibt es das Interesse, Konkurrenz zu begünstigen und eine Ausweitung der Stationsdichte anzustreben und hierbei auch weitere Anbieter in den Markt zu bringen. Deshalb sollte eine Verlängerung dann im Vordergrund stehen, wenn der ausgewählte Carsharing-Anbieter seine Pflichten erfüllt hat und auf gute Akzeptanz bei der Bevölkerung stößt – und gleichzeitig -soweit es Interesse von anderen Carsharing-Anbietern im gleichen örtlichen Bereich gibt- diesen bei neuen Stationen den Vorzug zu geben.

**§ 5 (1) CsgG sollte Bezug auf entsprechende Fachplanungen nehmen:  
„Soweit Kommunen / Straßenverkehrsbehörden ein räumliches Carsharing-Konzept entwickelt haben, sollte hierin ein Rahmen für die Vergabe von Sondernutzungsgenehmigungen gesehen werden.“**

Eine Minderung des Verfahrensaufwandes und die Betonung des Auswahlkriteriums der Verminderung des Parkplatznachfrage würden Bundes-Carsharing-Gesetz eher dem Ziel des Bundesrats-Entschließung (BR-Drs. 553/13 vom 7. Juli 2013) nahebringen, „zu einer Vereinfachung und Stärkung der Nutzung von Carsharing in Städten und Gemeinden zu kommen“.

Kontakt:

Michael Glotz-Richter

Freie Hansestadt Bremen  
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Referent 'nachhaltige Mobilität'  
Contrescarpe 72  
28915 Bremen

[Michael.glotz-richter@bau.bremen.de](mailto:Michael.glotz-richter@bau.bremen.de)



# Faktenblatt Car-Sharing Erfahrungen in Bremen

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr

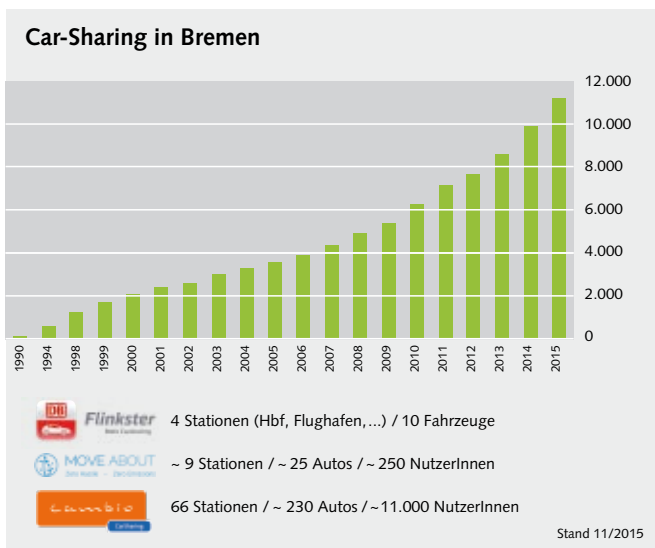


# Car-Sharing Erfahrungen in Bremen

## Rahmendaten

Die Stadt Bremen hat 554.000 Einwohner und (Stand April 2016) über 11.500 Car-Sharing-Nutzer was auf das gesamte Stadtgebiet bezogen 4 % der Führerschein-Inhaber ausmacht. Die Nutzung konzentriert sich aber wie in allen Car-Sharing-Städten stark auf die innerstädtischen Wohn- und Mischgebiete.

Es gibt in Bremen derzeit drei Car-Sharing-Betreiber (cambio, Flinkster, move about), die allesamt stationsgebundenes Car-Sharing anbieten. Ein großer free-floating Anbieter hat in einem Radio-Interview zu Bremen verlautbaren lassen, dass ihr Geschäftsmodell „für Metropolen, also richtig große Städte konzipiert“ sei und Bremen deshalb derzeit nicht im Fokus sei. So gibt es das „Free floating“ Car-Sharing der Automobilhersteller (Car2Go, DriveNow etc) in Deutschland auch nur in sieben großen Stadtregionen (B, K, D, M, S, HH, F), in Österreich nur in Wien, in der Schweiz gar nicht.



Der Car-Sharing Betrieb in Bremen wird nicht durch öffentliche Mittel subventioniert.

## Car-Sharing – kein „stand-alone“ Angebot

Im gesamten Stadtgebiet Bremen hat der ‚Umweltverbund‘ (Fuß, Rad, ÖV) einen Anteil von ca. 60 % an allen Wegen der Bremerinnen und Bremer. Vor Allem fällt der Radverkehr mit einem Anteil von rund 25 % ins Auge. Die Abhängigkeit vom Auto, um die täglichen Weg erledigen zu können, ist in einer Stadt wie Bremen geringer – die Einbindung von Car-Sharing ist eine Chance, nicht nur eine Alternative zum Gebrauch eines Autos zu haben, sondern auch eine Alternative zum Besitz eines Autos.

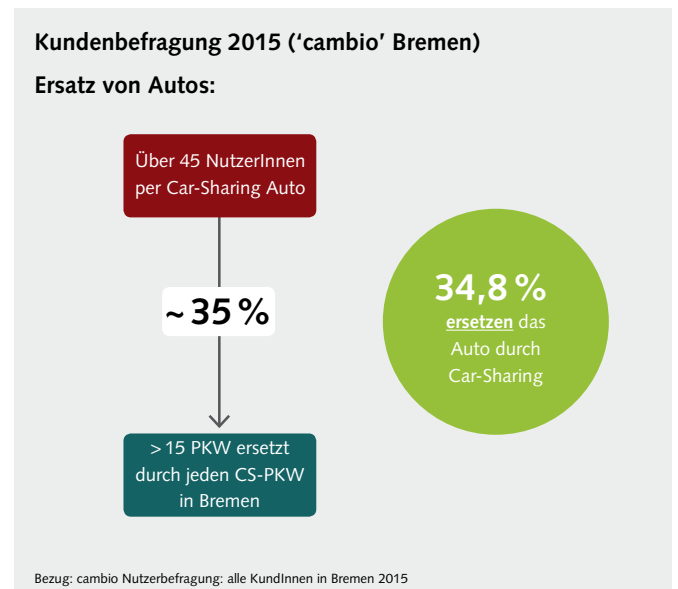
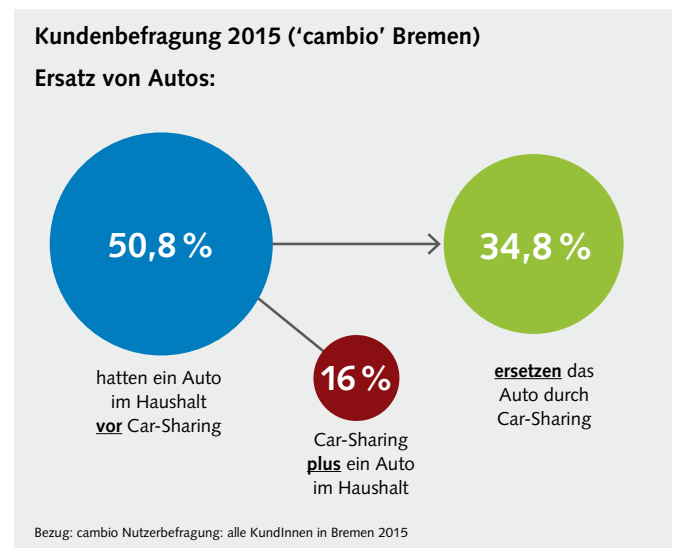
In den Innenstadtbereichen sind viele Straßen durch Parken völlig übernutzt. Es gibt Probleme für Fußgänger, aber auch z.B. für LKW (Müllabfuhr, Feuerwehr...) durch falsch parkende PKW.

## Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen

Car-Sharer nutzen mehr den Umweltverbund und sind stärker ‚multi-modal‘ ausgerichtet als klassische Autobesitzer. Auch tragen umweltfreundlichere Fahrzeuge zu einer Entlastung bei.

Die Entlastung des Parkraums ist jedoch für Bremen der wichtigste Faktor in der Förderung des Car-Sharing. Die Untersuchungen (cambio Kundenbefragung / alle Kunden; 2015) zeigen, dass rund ein Drittel aller Nutzerinnen und Nutzer einen PKW abgeschafft haben, insgesamt rund 4.000 PKW. Hiermit wird eine deutliche Entlastung des Straßenraums erreicht.

Wenn man mit Parkgaragen den gleichen Effekt erzielen wollte, wie er mit Car-Sharing in Bremen erreicht wurde, müsste man 70 – 100 Millionen € investieren!



## Car-Sharing Aktionsplan (2009 beschlossen)

In Bremen wurde 2009 ein Car-Sharing Aktionsplan beschlossen, mit dem Ziel, bis 2020 mindestens 20.000 Car-Sharer zu erreichen – wichtiger noch ist die erwartete Entlastung um 6.000 PKW.

### Kernbestandteile sind:

- Ausweitung des Netzes der Car-Sharing-Stationen auch im a Straßenraum
- Integration in Neubauvorhaben (Änderung der Stellplatzsatzung ist zum 1.1.2013 erfolgt)
- Integration mit dem ÖPNV
- Einbindung in das Flottenmanagement in Behörden in Betrieben
- Awareness und Information



*Mobil.punkte: i.d.R. 5 Car-Sharing Fahrzeuge in Senkrecht- oder Schrägaufstellung (bis zu 12 Car-Sharing-Fahrzeuge an dem größten mobil.punkt) – große Fahrzeugvielfalt*

## mobil.punkte

Die Car-Sharing Stationen im öffentlichen Straßenraum heißen in Bremen ‚mobil.punkte‘. Sie sind mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß gut erreichbar und mit einer Stele klar gekennzeichnet. Fahrradbügel sorgen für ein sicheres Abstellen von Fahrrädern, sowohl für Car-Sharing-Nutzer als auch für Anwohner.



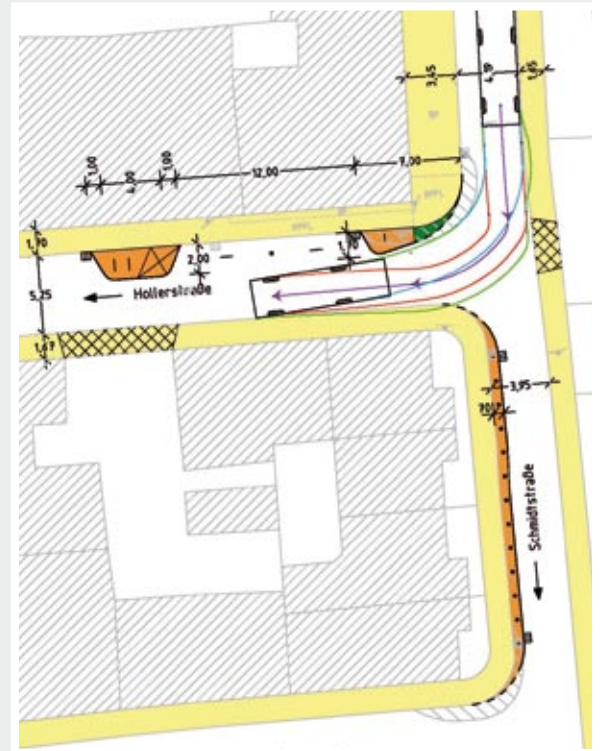
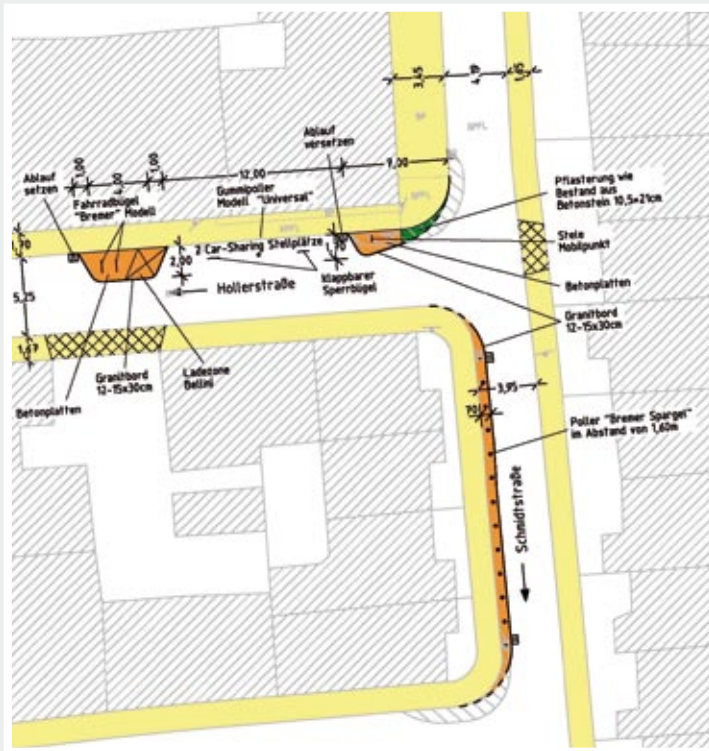
‚**mobil.püñktchen**‘ sind die kleineren Varianten der mobil.punkte: Car-Sharing-Stationen (2-3 Fahrzeuge) in engeren Wohnstraßen. Durch die Einrichtung einer solchen Station wird zugleich ein Beitrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs geleistet, da sie häufig an Stellen entstehen, wo falsch geparkt wird. Durch bauliche Maßnahmen werden Überquerungsbe- reiche für Fußgänger und Schleppkurven für Rettungs- und Müllfahrzeuge freigehalten. Auch bei mobil.püñktchen verbes- sern weitere Fahrradbügel das sichere Abstellen von Fahrrädern sowohl für Anwohner als auch Car-Sharing-Nutzer.




*Mobil.püñktchen in Bremen: 2-3 Car-Sharing Fahrzeuge, i.d.R. Längsparken – zumeist die besonders nachgefragten Kompaktfahrzeuge*




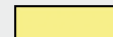
## Städtebauliche und verkehrliche Einbindung eines ‚mobil.punktchens‘



Gehwegnasen zur Einfassung der Car-Sharing-Station sowie Verbreiterung des Gehweges (Schmidtstraße) und Absicherung gegen Parken. Hierdurch können die Schleppkurven mit Minimalanforderungen für Müllfahrzeuge und Feuerwehr eingehalten werden.

 Geplante Gehwegnase Oberfläche Betonplatten 50 x 50cm

 vorhandene Zufahrt

 vorhandener Gehweg



Vorher: Abstimmung mit der Feuerwehr



Nachher: Gehwegnase hält Einmündung frei



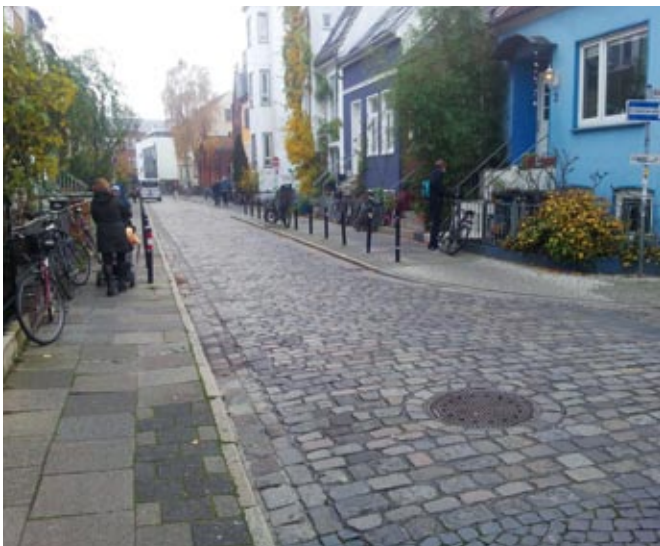
Vorher



Nachher



Einweihung durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Dr. Joachim Lohse



Gehwege (Schmidtstraße) vom Parken freigeräumt



Dichtes Netz an Car-Sharing-Stationen: Bestandteil des Umweltverbundes



## Nutzen für die Allgemeinheit ist nachzuweisen

Für den Betrieb an einem „mobil.punkt“ oder „mobil.punktchens“ muss der Car-Sharing-Anbieter einen öffentlichen Nutzen nachweisen. Dafür sind zwei zentrale Anforderungen zu erfüllen: Zum einen die Einhaltung der Kriterien des Umweltzeichens „Blauer Engel für Car-Sharing“ (RAL-UZ 100 bzw RAL-UZ 100b), zum anderen der Nachweis eines deutlichen Parkraumentlastungseffekts auch als Beitrag zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Nur wenn diese Kriterien erfüllt sind, wird ein Nutzungsvertrag mit dem Car-Sharing-Anbieter geschlossen. Eine monatliche Nutzungsgebühr wird pro Stellplatz erhoben. Die Verwaltung der Flächen erfolgt durch die städtische Parkraum-Managementgesellschaft, die BREPARK.



## Integration Neubauvorhaben

Die Stellplatzanforderungen für Neubauvorhaben in der Stadt Bremen sind seit 1.1.2013 dahingehend geändert, dass als Regelfall auch Mobilitätsmanagement (z.B. durch Integration von Car-Sharing) zur Minderung des erforderlichen Stellplatznachweises genutzt werden kann.





*Absperrung gegen Fremdarker – wichtig für sichere Rückbringung des Car-Sharing-Fahrzeugs*



*Auch ohne eigenes Auto jederzeit mobil – eine Car-Sharing Nutzerin in Bremen*

## Schlussfolgerungen

- Die Pilotmaßnahmen der Anlage von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum in Bremen haben gezeigt, dass hiermit deutliche Entlastungen im Straßenraum möglich werden.
- Der in Bremen gewählte rechtliche Weg der Sondernutzung wird auch in den Ansätzen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als Grundlage gewählt.
- Die Erfahrungen in Bremen zeigen, dass eine Freihaltung der Car-Sharing-Stellplätze durch Klapppoller o.ä. für ein gutes Funktionieren notwendig ist.
- Car-Sharing Stationen im öffentlichen Straßenraum können so gestaltet werden, dass durch einfassende Gehwegnasen Flächen gewonnen werden können, um die Situation für Fußgänger (v.a. für Querungen) zu verbessern und behindertes Parken in Kreuzungen hinein zu unterbinden.

- Die Entlastung des Straßenraums durch Car-Sharing bietet eine Möglichkeit, die Parksituation zu ordnen und z.B. Gehwege von parkenden Fahrzeugen zu befreien.
- In Bremen wird für Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum vom Car-Sharing-Anbieter neben der Einhaltung der Kriterien des Blauen Engels für Car-Sharing (RAL UZ 100 und RAL UZ 100b) gefordert, dass eine Stellplatzentlastung von mindestens 1:6 erreicht wird. Qualitätssicherung mit guten Entlastungseffekten sollte ein wichtiges Ziel des wettbewerblichen Zugangs der Car-Sharing Anbieter für die Zulassung an Car-Sharing Stationen im öffentlichen Straßenraum sein. Ein Anbieter sollte nicht nur von Stationen im öffentliche Straßenraum abhängig sein.
- Es gibt ein großes Interesse vieler deutscher Städte, dem Bremer Beispiel zu folgen und Car-Sharing durch die Anlage von Stationen im öffentlichen Straßenraum zu fördern. Entsprechende Bundes- und ggf. Landesregelungen können den Kommunen und Straßenverkehrsbehörden Rechtssicherheit geben.



*Großes internationales Interesse am Bremer Car-Sharing-Konzept*



## Kontakt

Freie Hansestadt Bremen  
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Michael Glotz-Richter, Rebecca Karbaumer  
Contrescarpe 72  
28915 Bremen

michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de  
rebecca.karbaumer@umwelt.bremen.de

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr



Freie  
Hansestadt  
Bremen



Diese Broschüre ist gefördert durch die Europäische Kommission im Rahmen der CIVITAS Initiative für nachhaltigen Stadtverkehr (CIVITAS CAPITAL Projekt) und ist Teil des Austauschs zwischen den Städten des CIVINET für den deutschsprachigen Raum. In diesem Netzwerk sind Städte, aber auch Wissenschaftler und Dienstleister aus Deutschland, Österreich und der Schweiz aktiv, um sich zu Themen nachhaltigen Stadtverkehrs auszutauschen. Die Mitgliedschaft im CIVINET ist kostenfrei.

Weitere Informationen unter <http://www.civitas.eu/civinet/civinet-german>

