

Antrag

**der Abgeordneten Sandro Kappe, Richard Seelmaecker, Dennis Thering,
Ralf Niedmers, Dennis Gladiator (CDU) und Fraktion**

Betr.: Mobilität weiter denken, Menschen verbinden – Carsharing-Angebote für geeignete Behördenfahrzeuge sowie für Kraftfahrzeuge von öffentlichen Unternehmen nutzen

Die Einwohnerzahl der Stadt Hamburg wächst jedes Jahr und damit einhergehend die Anzahl der Kraftfahrzeuge (Kfz). Alleine die Anzahl der in Hamburg zugelassenen Personenkraftwagen (Pkw) ist seit Anfang 2011 bis Anfang 2020 um über 70.000 beziehungsweise rund 10 Prozent gestiegen. Laut Umweltbundesamt ersetzt ein Carsharing-Auto „etwa 5-8 private Fahrzeuge“ und trägt somit zu „einer erheblichen Flächenentlastung“ bei. Dies stellt in einer aus allen Nähten platzenden Stadt wie Hamburg einen von mehreren Bausteinen für die unumgängliche Mobilitätswende dar. Diese soll sich durch bessere Verkehrseffizienz, Emissionsarmut, Flexibilität und Wahlfreiheit auszeichnen. Eine umfassende Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und hier speziell von Kfz ist nicht zielführend – durch entsprechend attraktive Angebote sinken die privaten Kfz-Anmeldungen auch ohne Gängelung. Laut einer Studie der Berkeley-Universität fahren Nutzer, die ihr Auto durch das Carsharing ersetzen „71 Prozent weniger Auto als vorher, 40 Prozent nutzen öfter Bus und Bahn, 30 Prozent setzen sich öfter aufs Fahrrad“.

Eine Möglichkeit, um die Mobilitätswende weiter zu unterstützen, ist die Nutzung eines Carsharing-Pools durch Hamburger Behörden und von öffentlichen Unternehmen.

Ein Vorbild für die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) kann unter anderem die Stadt Köln sein. Seit 1997 nutzt die Kölner Verwaltung Carsharing-Angebote. Was klein anging, hat sich mittlerweile auf über 1.000 Mitarbeiter und 60 Dienststellen ausgeweitet.

Der Senat selbst sprach bereits im Mobilitätsprogramm 2013 von einer „Attraktivitätssteigerung der umweltorientierten Verkehrsmittel“, wofür „die Vernetzung von Serviceangeboten eine wichtige Voraussetzung“ darstelle.

Auf Anfrage der CDU-Fraktion (vergleiche Drs. 22/411) teilte der Senat im Juni 2020 mit, dass die Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB) ab dem 1. April 2019 eine Kooperationsvereinbarung mit Cambio abgeschlossen hat, wobei insgesamt sechs FHH-Fahrzeuge ersatzlos gestrichen wurden. Mit einer Gesamtbewertung und der Frage der Ausdehnung des Modells hat sich der Senat gemäß der Antwort bisher jedoch nicht befasst.

Zum 31. März 2020 waren laut der Senatsantwort auf eine CDU-Anfrage (Drs. 22/395) in Hamburg 787.266 Pkws, 64.281 Lastkraftwagen (Lkw) und 53.636 Krafträder (Krad) zugelassen. Zum Stichtag 31. Mai 2020 waren laut Drs. 22/411 2.846 Fahrzeuge in der öffentlichen Verwaltung der FHH angemeldet, wobei es sich nach Senatsangaben bei der Mehrzahl um Einsatzfahrzeuge handelt. Des Weiteren weisen die öffentlichen Unternehmen 3.926 Fahrzeuge in ihren Fuhrparks auf. Vor dem Hintergrund dieser Zahlen muss es das Ziel des Senats sein, so viele stadteigene Fahrzeuge wie möglich einzusparen oder für eine private Nutzung außerhalb der Arbeitszeit freizugeben.

An innovativen Lösungen zur Bereitstellung von stadteigenen Fahrzeugen für Privatpersonen mangelt es keineswegs. Diverse Anbieter sind auf dem Markt und stellen Lösungen bereit, sogar spezifisch für Fuhrparks der öffentlichen Hand. Darunter befindet sich beispielsweise ein Start-up aus Aachen. Es wirbt damit, innerhalb von vier Wochen ein funktionierendes Shared-Mobility-System mit dem Kunden, in diesem Fall der FHH, etablieren zu können. Es stellt schon jetzt die Software und damit die Apps für Android und iOS für diverse Carsharing-Anbieter bereit.

Beispiele wie dieses zeigen, dass es grundsätzlich möglich ist, Behördenfahrzeuge sowie Fahrzeuge der öffentlichen Unternehmen ausschließlich außerhalb der Arbeitszeiten für private Fahrten zu nutzen.

Hierbei erfolgt eine automatische, finanzamt- und versicherungskonforme Abrechnung. Das System kann so eingerichtet werden, dass die Behördenfahrzeuge zu den definierten Zeiten wieder auf den geforderten Stellplätzen, innerhalb einer Straße oder in einem nahen Umkreis davon abgestellt werden müssen. Die Vorteile überwiegen ganz klar den Aufwand: Die Hamburgerinnen und Hamburger werden mobiler und können auf eigene Autos verzichten, die Fahrzeuge werden effizienter genutzt und die Stadt generiert Einnahmen durch die Nutzungsgebühren. Die Stadt könnte Vorbild sein und den Bürgerinnen und Bürgern ein klares Signal senden – dass die Verwaltung modern, effizient und bürgernah ist.

Die Bürgerschaft möge daher beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. im ersten Schritt zu prüfen,
 - a. welche und wie viele Behördenfahrzeuge sowie Kfz der öffentlichen Unternehmen grundsätzlich in ein Carsharing-Angebot überführt werden können, damit Privatpersonen diese außerhalb der Arbeitszeiten nutzen könnten, und
 - b. welche und wie viele Behördenfahrzeuge sowie Kfz der öffentlichen Unternehmen durch bestehende Carsharing-Angebote ersetzt werden könnten.

Die Bürgerschaft ist über die Ergebnisse bis zum Ende des 4. Quartals 2020 zu informieren;

2. aufbauend auf den Prüfergebnissen ein Gesamtkonzept zur Nutzung von Carsharing-Angeboten für die im Punkt 1. ermittelten Kfz bis zum 2. Quartal 2021 zu erstellen und der Bürgerschaft vorzulegen.