

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Sandro Kappe und Richard Seelmaecker (CDU) vom 10.02.21

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Rot-grüne Doppelmoral – was unternimmt der Senat gegen die „Stehautos“ der eigenen Behörden?**

#### **Einleitung für die Fragen:**

*Zum 1. Januar 2021 waren laut der Senatsantwort auf eine CDU-Anfrage (Drs. 22/2918) in Hamburg 799.434 Personenkraftwagen (Pkw) zugelassen. Ein Jahr zuvor, am 1. Januar 2020, waren es noch 797.427. Die Zahl der registrierten Lastkraftwagen (Lkw) wuchs im selben Zeitraum von 65.488 auf 70.319 und die der Krafträder (Krad) von 53.025 auf 55.353. Verkehrssenator Tjarks (GRÜNE) kommentierte diese Zahlen mit den Worten, dass die Mehrzahl der Autos „Stehautos“ seien und Firmen ihre Flotten erhöht hätten.*

*Fraglich ist, was die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) eigentlich mit ihren eigenen „Stehfahrzeugen“ macht. Schließlich werden die meisten zivilen Behördenfahrzeuge nur in der Zeit von 8 bis 16 Uhr genutzt. Anschließend erfolgt häufig keinerlei Nutzung.*

*Seit 2011 wurden durch eine Überführung in ein Carsharing-Angebot lediglich sieben Behördenfahrzeuge eingespart. Allerdings haben Behörden und öffentliche Unternehmen im Rahmen der Beantwortung einer CDU-Anfrage (Drs. 22/2822) insgesamt 169 Fahrzeuge identifiziert, bei denen unter bestimmten Voraussetzungen die Überführung in ein Carsharing-Modell erfolgen könnte. Umso mehr Behördenfahrzeuge in ein Carsharing-Modell überführt würden, umso größer wäre das Angebot an Leihfahrzeugen, was wiederum den Anreiz für sogenannte Stehfahrzeuge reduziert.*

*Ein Vorbild für Hamburg ist unter anderem die Stadt Köln. Seit 1997 nutzt die Kölner Verwaltung Carsharing-Angebote. Was klein anfang, 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.*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

#### **Einleitung für die Antworten:**

Generell begrüßt der Senat die verstärkte Nutzung von Carsharing-Angeboten unter verschiedenen Gesichtspunkten (wirtschaftlich, ökologisch, geringere Inanspruchnahme von Flächen et cetera). Seitens der Behörden ist diese auf zwei Handlungsebenen denkbar: durch das Anbieten oder das Nutzen von Carsharing.

Das Anbieten von Carsharing, also die Bereitstellung von Behördenfahrzeugen für den privaten Gebrauch, etwa für Beschäftigte oder Anwohnerinnen und Anwohner in der Umgebung der Behörde, nach Feierabend, an Feiertagen oder an Wochenenden, ist unzulässig oder unzweckmäßig. Dieser Ansatz wird daher aus folgenden Gründen aktuell nicht praktiziert oder weiterverfolgt:

Zunächst einmal wären Schäden an Behördenfahrzeugen regelmäßig nicht versichert und fielen somit der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) zur Last. Aus versicherungstechnischen Gründen darf nur ein sehr begrenzter Personenkreis in den Behörden die Fahrzeuge bewegen. Sofern der Kreis der Fahrberechtigten geöffnet werden soll, müsste daher für einen Versicherungsschutz gesorgt werden. Auf dem Versicherungsmarkt ist diese Ausschnittsdeckung, also die Versicherung eines einzelnen – eher schadensträchtigen – Risikos, nicht oder nur zu sehr ungünstigen Konditionen erhältlich. Ferner entstünde hier erheblicher administrativer Aufwand für den Überlassungsbetrieb, etwaige Schadensnachverfolgungen und Regressnahmen. Hinzu kämen Haftungsausfallrisiken.

Darüber hinaus verfügen die Behörden zu einem großen Teil über Leasingfahrzeuge, deren Weitergabe an Dritte aufgrund der Vertragsgestaltung in der Regel nicht statthaft ist beziehungsweise sich jedenfalls erheblich kostenerhöhend auswirken würde. Bei den Eigenfahrzeugen handelt es sich häufig um Spezialfahrzeuge mit technischen Ein- und Aufbauten oder besonderer Ausstattung beziehungsweise Ausrüstung, die auf den Behördengebrauch zugeschnitten sind und besonderen Einsatzzwecken dienen (unter anderem Rufbereitschaft). In den Bezirksämtern und in manchen Fachbehörden müssen die Fahrzeuge für bestimmte Fachämter oder Landesbetriebe für einen schnellen Zugriff über 24 Stunden vorgehalten werden.

Zudem sind in den Fahrzeugen der Bezirksämter zum Teil auch die benötigten Materialien für den Dienstbetrieb beziehungsweise Außendienst gelagert. Diese können nicht anlassbezogen be- und entladen werden, weil dafür weder die räumlichen noch zeitlichen Ressourcen zur Verfügung stehen. Ferner handelt es sich teilweise um Fahrzeuge in eingefriedeten Außenstellen, die darüber hinaus aufgrund der Außendiensttätigkeiten dort ständig verfügbar und am Standort verbleiben müssen. Die bedarfsgerechte Verfügbarkeit für nicht immer exakt im Vorwege planbare Termine und Termindauer ist für viele Fachbereiche ein weiteres Ausschlusskriterium für Carsharing.

Schließlich ist bei einer Weitergabe an Dritte nicht gewährleistet, dass sich die Fahrzeuge nach der Nutzung zur vereinbarten Zeit unbeschädigt wieder an der vereinbarten Stelle wiederfinden und ohne Weiteres für den Dienstbetrieb weitergenutzt werden können.

Die Nutzung von Carsharing-Angeboten Privater wird bereits an den Standorten Wexstraße und Hamburger Straße praktiziert und kann unter bestimmten Bedingungen gegebenenfalls weiter ausgebaut werden. So müssten die Carsharing-Stationen beziehungsweise -Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe der Behörde liegen und zu den benötigten Zeiten sicher verfügbar sein. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass die Fahrzeugnutzung nach dem Reisekostenrecht ohnehin nur subsidiär in Betracht kommt. Vorrangig sind die Angebote des ÖPNV zu nutzen. Bei langen Außenterminen ist die Nutzung eines Carsharing-Angebotes zudem nicht immer wirtschaftlich. Sofern das Fahrzeug für den Einsatz eine spezielle Ausstattung benötigt, ist Carsharing nur in geringem Umfang möglich.

Ferner eignet sich insoweit nicht jeder Standort: An manchen dezentralen Standorten, wie zum Beispiel Wilhelmsburg, dürfte der wirtschaftliche Betrieb von Carsharing aufgrund geringer privater Nachfrage nicht darstellbar sein. Im Übrigen gelten die oben gegen das Anbieten von Carsharing aufgeführten Argumente teilweise analog (zum Beispiel Verfügbarkeit/Planbarkeit).

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

**Frage 1:** *Welche Maßnahmen wurden seit der Beantwortung von Drs. 22/2822 ergriffen, um die insgesamt 169 identifizierten Fahrzeuge, bei denen eine nähere Überprüfung hinsichtlich einer Überführung in ein Carsharing-Modell erfolgen könnte, in ein Carsharing-Modell zu überführen?*

**Frage 2:** *Um welche Fahrzeuge von welcher Behörde handelt es sich bei den 169 Fahrzeugen jeweils?*

**Antwort zu Fragen 1 und 2:**

Die nachfolgenden Behörden hatten 167 Pkws gemeldet: Das Bezirksamt Eimsbüttel fünf, die Behörde für Justiz und Verbraucherschutz - BJV - einen, die Behörde für Arbeit, Gesundheit, Soziales, Familie und Integration - Sozialbehörde - (für die Elbe-Werkstätten GmbH) 15, die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft - BUKEA - (für die Stadtreinigung Hamburg) 145 und die Behörde für Verkehr und Mobilität - BVM - (für den HVV) einen. Das Bezirksamt Bergedorf hat zwei kleine Nutzfahrzeuge angegeben.

Eine weitere Überprüfung der Nutzung des Carsharing-Modells in der BJV (Amt für Verbraucherschutz) hat ergeben, dass das Fahrzeug fälschlicherweise in diese Kategorie geraten ist. Die Sozialbehörde hatte mit der Elbe-Werkstätten GmbH 15 Fahrzeuge identifiziert, bei denen eine Carsharing-Option denkbar ist und auch mehrfach geprüft wurde. Die Umsetzung scheiterte jedoch bislang an der Lage der Standorte der Elbe-Werkstätten und der Notwendigkeit einer spontanen Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Für die von der BUKEA für die Stadtreinigung Hamburg 145 gemeldeten Pkws hat sich insoweit bisher noch keine Konkretisierung bezüglich der Überführung in ein Carsharing-Modell ergeben. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

**Frage 3:** *Wie wurden die 169 Fahrzeuge ermittelt?*

**Antwort zu Frage 3:**

Sie wurden im Wege einer Behördenabfrage ermittelt (siehe Drs. 22/2822).

**Frage 4:** *Wieso konnten nicht mehr Fahrzeuge identifiziert werden?*

**Antwort zu Frage 4:**

Siehe Vorbemerkung.

**Frage 5:** *Wie viele nicht zivile Fahrzeuge unterteilt nach Behörden weist der Fuhrpark der FHH im Bestand auf?*

**Antwort zu Frage 5:**

Als nicht zivile Fahrzeuge wurden solche verstanden, die aufgrund ihrer Bauweise beziehungsweise Ausstattung nicht für den zivilen Gebrauch geeignet sind, wie Einsatzfahrzeuge der Polizei, die Fahrzeuge der Feuerwehr, des Verfassungsschutzes, des Justizvollzugs (Einsatzfahrzeuge und Gefangenentransporter) und des Senatsfuhrparks.

Der Fuhrpark der FHH weist 1.925 nicht zivile Fahrzeuge auf. Die BJV verfügt über 34 und die Behörde für Inneres und Sport über 1.891 nicht zivile Fahrzeuge, davon 28 Fahrzeuge des Senatsfuhrparks.

**Frage 6:** *Wieso können grundsätzlich nicht alle zivilen Fahrzeuge der Stadt Hamburg in ein Carsharing-Modell überführt werden?*

**Antwort zu Frage 6:**

Siehe Vorbemerkung.