

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sandro Kappe und Richard Seelmaecker (CDU) vom 22.02.21

und Antwort des Senats

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

Einleitung für die Fragen:

Mit Drs. 22/3210 hat der Senat mitgeteilt, dass er die verstärkte Nutzung von Carsharing-Angeboten unter verschiedenen Gesichtspunkten (wirtschaftlich, ökologisch, geringere Inanspruchnahme von Flächen et cetera) begrüßt. Seitens der Behörden ist diese auf zwei Handlungsebenen denkbar, durch das eigene 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, sei nach Senatslogik allerdings unzulässig und unzumutbar. Dieser Ansatz werde daher aktuell nicht praktiziert oder weiterverfolgt.

Die Nutzung von Carsharing-Angeboten privater Anbieter hingegen wird bereits an den Standorten Wexstraße und Hamburger Straße praktiziert und könne unter bestimmten Bedingungen gegebenenfalls weiter ausgebaut werden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Die Angaben basieren auf einer aus Anlass dieser Schriftlichen Kleinen Anfrage bei den Behörden, Ämtern und öffentlichen Unternehmen durchgeführten Abfrage. Die Antworten auf die Fragen 5 bis 8 beziehen sich auf den Stichtag 31. Januar 2021. Eine vollständige Datenermittlung sowie eine abschließende Qualitätssicherung der erhaltenen Daten und Teilantworten waren in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

Frage 1: *Liegen bereits Planungen für den Ausbau des Carsharing-Angebotes für die Standorte Wexstraße und Hamburger Straße vor?*

Wenn ja, welche?

Wenn nein, wieso nicht?

Antwort zu Frage 1:

Nein. Die verstärkte Nutzung von Carsharing-Angeboten stellt sich, auch wenn insoweit eine grundsätzliche Offenheit besteht, anlassbezogen immer erst dann, wenn ein Fahrzeug ersetzt werden muss. Die Behörden prüfen jeweils, ob statt einer Neuanschaffung oder statt des Abschlusses eines neuen Leasingvertrages Fahrzeuge eines privaten Carsharing-Anbieters in Anspruch genommen werden können und ob bei diesem die erforderlichen Bedingungen insbesondere hinsichtlich Verfügbarkeit/Planbarkeit und

Nähe zum Behördenstandort erfüllt sind. Dies gilt insbesondere für die Behörden in oder in der unmittelbaren Nähe der Wexstraße und der Hamburger Straße.

Frage 2: *Leider wurde folgende Frage in Drs. 22/3210 vom Senat nicht beantwortet und wird daher erneut gestellt: Welche Maßnahmen wurden seit der Beantwortung von Drs. 22/2822 und nun auch 22/3210 ergriffen, um die identifizierten Fahrzeuge, bei denen eine nähere Überprüfung hinsichtlich einer Überführung in ein Carsharing-Modell erfolgen könnte, in ein Carsharing-Modell zu überführen?*

Frage 3: *Welche Fahrzeuge wurden von den Bezirksamtern Eimsbüttel und Bergedorf für eine Überführung in ein Carsharing-Modell angemeldet?*

Antwort zu Fragen 2 und 3:

Das Bezirksamt Bergedorf hat mitgeteilt, dass es in Bezug auf die beiden kleinen Nutzfahrzeuge, einen VW Caddy und einen VW Transporter aus dem Bereich Interner Service (Hausmeisterei), nach nochmaliger Überprüfung kein Potenzial für Carsharing sieht. Das Bezirksamt Eimsbüttel hatte fünf Pkws aus einem zentralen Fuhrpark gemeldet, für die es Potenzial sieht, wenn die Ersetzungsentscheidung ansteht. Im Übrigen siehe Antwort zu 1 und Drs. 22/3210.

Frage 4: *Weisen auch die weiteren Bezirksamter diese Fahrzeuge auf?
Wenn ja, wieso wurden diese nicht gemeldet?
Wenn nein, wieso nicht?*

Antwort zu Frage 4:

Ja, für das Bezirksamt Hamburg-Mitte. Eine Umsetzung ist dort bislang jedoch nicht erfolgt, weil aktuell kein geeigneter Abstellplatz zur Verfügung steht und somit kein konkreter Zeitpunkt genannt werden kann. Nein, für die anderen Bezirksamter, da es dort entweder keinen zentralen Fuhrpark gibt, die Fahrzeuge sich in dauerhafter beziehungsweise intensiver Nutzung befinden oder zumindest jederzeitiger Zugriff benötigt wird (zum Beispiel bei Kindeswohlgefährdung, Katastrophenschutz). Im Übrigen siehe Drs. 22/3210.

Frage 5: *Welche Schadstoffklassen, unterteilt nach Diesel- und Benzinfahrzeugen, weisen die Fahrzeuge der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) aktuell auf? Bitte die Anzahl der Fahrzeuge pro Schadstoffklasse angeben.*

Antwort zu Frage 5:

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Darstellung der Schadstoffklassen Euro 1 beziehungsweise Euro I bis Euro 6b bis d beziehungsweise Euro VI:

Tabelle 1

		Schadstoffklassen						
Diesel	Anzahl der Fahrzeuge	Euro 00	Euro 1/I	Euro 2/II	Euro 3/III	Euro 4/IV	Euro 5/V	Euro 6b – d/VI
		17	5	34	156	92	372	968
Benziner	Anzahl der Fahrzeuge	Euro 00	Euro 1/I	Euro 2/II	Euro 3/III	Euro 4/IV	Euro 5/V	Euro 6b – d/VI
		1	1	2	7	50	40	316

Frage 6: *Wie viele E-Autos weist der Fuhrpark der FHH aktuell auf?*

Antwort zu Frage 6:

137.

Frage 7: Welche Schadstoffklassen, unterteilt nach Diesel- und Benzinfahrzeugen, weisen die Fahrzeuge der Landesbetriebe und der öffentlichen Unternehmen mit Beteiligung der FHH auf? Bitte die Anzahl der Fahrzeuge pro Schadstoffklasse angeben.

Antwort zu Frage 7:

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Darstellung der Schadstoffklassen Euro 1 beziehungsweise Euro I bis Euro 6b bis d beziehungsweise Euro VI:

Tabelle 2

		Schadstoffklassen						
Diesel	Anzahl der Fahrzeuge	Euro 00	Euro 1/I	Euro 2/II	Euro 3/III	Euro 4/IV	Euro 5/V	Euro 6b – d/VI
		0	1	12	80	193	682	1006
Benziner	Anzahl der Fahrzeuge	Euro 00	Euro 1/I	Euro 2/II	Euro 3/III	Euro 4/IV	Euro 5/V	Euro 6b – d/VI
		0	0	2	10	56	144	680

Frage 8: Wie viele E-Autos weist der Fuhrpark dieser Betriebe beziehungsweise Unternehmen auf?

Frage 9: Verfolgen der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden einen Plan zur Umrüstung sämtlicher, älterer Dieselfahrzeuge auf ein Abgasniveau analog den Schadstoffklassen Euro 6 beziehungsweise Euro VI?

Wenn ja, welche Maßnahmen sind konkret angedacht?

Wenn nein, wieso nicht?

Frage 10: Wann sollen alle Fahrzeuge der Stadt Hamburg ein Abgasniveau von mindestens Euro 6 beziehungsweise Euro VI aufweisen?

Frage 11: Wann sollen alle Fahrzeuge der Landesbetriebe und der öffentlichen Unternehmen mit Beteiligung der FHH ein Abgasniveau von mindestens Euro 6 beziehungsweise Euro VI aufweisen?

Antwort zu Fragen 8 bis 11:

Es gibt kein Umrüstungsdatum, das für alle Behörden und Ämter sowie Landesbetriebe und öffentlichen Unternehmen Anwendung findet. Soweit die Fahrzeuge nicht bereits dieses Abgasniveau aufweisen, werden diese nach und nach im Rahmen der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit zum Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzungszeit durch Fahrzeuge der dann geltenden höchsten Schadstoffklasse ersetzt.

Laut Hamburger Klimaplan beabsichtigt der Senat den Anteil elektrisch betriebener Pkws (Pkw im Sinne der „Leitlinie für die Beschaffung von Fahrzeugen mit geringen CO₂- und Schadstoffemissionen“ – Beschaffungsleitlinie) im Fuhrpark der FHH auf 100 Prozent zu steigern (ausgenommen sind Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr, des Landesamts für Verfassungsschutz, der Ausländerabteilung und der Steuerfahndung, siehe Drs. 21/19200).

Grundlage für die Beschaffung von Fahrzeugen der Freien und Hansestadt Hamburg sind Nummer 4 der „Allgemeinen Kraftfahrzeugbestimmungen der Freien und Hansestadt Hamburg“ (http://daten.transparenz.hamburg.de/Dataport.HmbTG.ZS.Webservice.GetRessource100/GetRessource100.svc/931600d2-36aa-422c-a24d-f0af27bdcf42/Upload_C_50.1_Allg_Kfz-Bestimmungen_vom_1.8.2014_geaendert_am_1.8.2020.pdf) in Verbindung mit ihrer Anlage 2, der Beschaffungsleitlinie. Diese Regelungen enthalten einen verbindlichen Rahmen für die Beschaffung von Fahrzeugen mit geringen CO₂-Emissionen und Schadstoffausstoß. Demnach sollen vorrangig Fahrzeuge beschafft werden, deren Emissionen bezogen auf den jeweils aktuellen Stand der Technik so gering wie möglich sind.

Seit 2013 verfolgt der Senat das Ziel, im Fuhrpark der FHH einen Vorrang für Fahrzeuge mit Elektroantrieb in Verbindung mit dem Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien umzusetzen. Sollte die Beschaffung eines Fahrzeugs mit Elektrobetrieb nicht möglich sein, enthält die Leitlinie Entscheidungskaskaden zu unterschiedlichen Antriebstechnologien.