

### **Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 26. Juni 2013**

#### **Vorbildfunktion für Bremen: nachhaltige Mobilität der Verwaltung**

Bremen hat sich als Ziel gesetzt, die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Fuhrparks der öffentlichen Verwaltung deutlich zu verbessern. Die dienstliche Mobilität soll verstärkt mit Fahrrädern, Carsharing, Bahn oder dem öffentlichen Nahverkehr organisiert werden. Ein übergreifendes Mobilitätsmanagement könnte Prozesskosten und Personal einsparen helfen. Die EU-Richtlinie „Clean Vehicles“ zur Beschaffung von energieeffizienten Fahrzeugen unterstützt diese Bemühungen. In der Beschaffung und Logistik bestehen vermutlich Potenziale, um noch umweltschonender und kostensparender zu agieren. Eine optimierte Nutzung von verschiedenen umweltfreundlichen Mobilitäten (Intermodalität) in der öffentlichen Verwaltung und den stadteigenen Betrieben erhöht die Flexibilität.

Die Modell- und Vorbildfunktion der öffentlichen Verwaltung sowie der stadteigenen Betriebe insgesamt kann positiv für die Mobilität in der Stadt wirken. Wichtig wäre es, dieses Vorbild gut sichtbar zu machen. Energieeffiziente Fahrzeuge, Elektrofahrzeuge, Elektrofahrräder, Dienstfahrräder und selbst Carsharing könnten einheitlich und auffällig gestaltet sein.

Ein wichtiger Bereich sind die Fahrten von und zur Arbeit. Gute Projekte und Maßnahmen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“, ausreichend überdachter und abgeschlossener Fahrradparkraum, die Durchführung von Aktionstagen, Sicherheitstrainings oder Betriebsausflügen mit dem Fahrrad, die Bereitstellung von Duschen und Werkzeug für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit dem Fahrrad ins Büro kommen, die Förderung von Fahrgemeinschaften für den täglichen Arbeitsweg und auf dienstlichen Wegen, Zurverfügungstellung des Dienstwagenprivilegs für Fahrräder und vieles andere. Pedelecs sowie die Nutzung des Jobtickets sollten verstetigt und ausgebaut werden. Auch hier könnte eine bessere Sichtbarkeit dieser Bemühungen unterstützend wirken.

Wir fragen den Senat:

Sofern nichts anderes angegeben ist, beziehen sich sämtliche Fragen an die Verwaltung auf alle senatorischen Dienststellen sowie den ihnen untergeordneten Ämtern und Dienststellen und stadteigenen Betriebe. Wir bitten darum, sie entsprechend differenziert zu beantworten.

1. Wie viele dienstliche Pkw, Spezialfahrzeuge und Fahrzeuge für Senatorinnen/Senatoren sind im Besitz der Verwaltung bzw. von dieser geleast (bitte tabellarisch auflisten einschließlich der Fahrzeugklassen und durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen)?
2. Wie viele Parkplätze werden für diese Fahrzeuge angemietet oder reserviert? Nach welchen Kriterien können eigene Parkplätze der Stadt Bremen vermietet werden?
3. Nach welchen Kriterien wird entschieden, ob neue Fahrzeuge angeschafft werden, und nach welchen Kriterien werden diese dann beschafft? Welche Maßnahmen hat der Senat bislang unternommen, um Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (z. B. Erdgas, Elektroantrieb) einzusetzen? Wäre es unter ökologischen und finanziellen Abwägungen sinnvoll und nach geltenden Richtlinien möglich, Polizeiautos mit alternativen Antrieben einzusetzen?

4. Wurden für die Mobilität der Verwaltung Verträge mit Carsharing-Anbietern abgeschlossen? Plant der Senat, die Nutzung von Carsharing weiter auszubauen? Falls ja, mit welchen Vorteilen wird durch diese Maßnahme gerechnet?
5. Über wie viele Dienstfahräder verfügen die Verwaltung und die stadteigenen Betriebe? Plant der Senat, weitere Dienstfahräder anzuschaffen? Beabsichtigt der Senat, als Ersatz für Kraftfahrzeuge Pedelecs/Lastenfahräder anzuschaffen?
6. Welche Anreize setzt der Senat, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung für den Weg zur Arbeit und auf den Wegen während der Arbeit den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsarten attraktiver zu gestalten? Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verfügen über ein Jobticket? Wie hat sich die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ein Jobticket besitzen, in den vergangenen Jahren entwickelt?
7. Welche Anreize für ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten bietet die Bremische Reisekostenverordnung? Inwieweit sieht der Senat Maßnahmen vor, um den durch Dienstreisen verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu kompensieren? Kann in Zukunft die Nutzung von Videokonferenzen die Anzahl von Dienstreisen nennenswert reduzieren?
8. Welche mobilitätsintensiven Bereiche der Verwaltung inklusive der stadteigenen Betriebe haben ein eigenes Mobilitätsmanagement? Gibt es Planungen für eine ressortübergreifende Strategie zur Optimierung der ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Mobilität der Verwaltung? Welcher Nutzen wäre mit einem ressortübergreifenden Ansatz verbunden? Plant der Senat ein ressortübergreifendes „Pooling“ von Fahrzeugen und Fahrradparkplätzen bei räumlich nahe liegenden Behörden?
9. Inwieweit achtet der Senat auch im Bereich der verwaltungsinternen Postdienstleistungen auf eine umweltfreundliche Mobilität?
10. Inwieweit bestehen im Bereich der Vergabe (z. B. bei Bauleistungen) Möglichkeiten, Aspekte umweltfreundlicher und energiesparender Mobilität (z. B. im Bereich der Anlieferung, aber auch hinsichtlich der vorherigen Transportwege eines Produkts) als Auswahlkriterium einfließen zu lassen, und inwieweit wäre das überhaupt sinnvoll, praktikabel und kostensparend?
11. In welchen Bereichen der dienstlichen Mobilität plant der Senat, auch im Straßenbild sichtbar zu machen, dass die bremische Verwaltung auf umweltfreundliche Mobilität setzt (z. B. durch optisch erkennbare Verwaltungsfahräder oder entsprechend gekennzeichnete umweltfreundliche Polizeiautos)?

Ralph Saxe,  
Dr. Matthias Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

### **Antwort des Senats vom 8. Oktober 2013**

Zur Erfassung der Kleinen Anfrage wurden alle senatorischen Dienststellen auch im Hinblick auf die ihnen untergeordneten Ämtern und Dienststellen und zugeordneten (100 %) stadteigenen Betriebe angefragt. Auch einige der (anteiligen) Beteiligungsgesellschaften haben Daten zugeliefert. Bei anteiligen Aktiengesellschaften bestimmen sich die Berichtspflichten nach dem Aktiengesetz und bestehen gegenüber dem Aufsichtsrat der Gesellschaft.

1. Wie viele dienstliche Pkw, Spezialfahrzeuge und Fahrzeuge für Senatorinnen/Senatoren sind im Besitz der Verwaltung bzw. von dieser geleast? Bitte tabellarisch auflisten einschließlich der Fahrzeugklassen und durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen?

Es wurden insgesamt 1 346 Kraftfahrzeuge bei den senatorischen Dienststellen und den ihnen zugeordneten Ämtern und Dienststellen sowie zugeordneten stadteigenen Betrieben erfasst. Hiervon sind 542 Pkw (inklusive der neun Fahrzeuge für Senatorinnen und Senatoren und der Senatskanzlei), 617 Nutzfahrzeuge und 187 Sonderfahrzeuge.

Hieraus ergibt sich ein durchschnittlicher Wert der CO<sub>2</sub>-Emissionen aller gemeldeten Pkw der erfassten senatorischen Dienststellen sowie den ihnen nachgeordneten Ämtern und Dienststellen und den stadteigenen Betrieben von 142 g/km. Bei der Bewertung dieses Durchschnittswertes ist zu beachten, dass die realen CO<sub>2</sub>-Emissionen (ähnlich wie bei den durchschnittlichen Treibstoffverbräuchen) im Echtbetrieb höher ausfallen können.

Angaben zu den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Nutz- und Sonderfahrzeugen liegen nicht durchgängig vor, zumal die CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Nutz- und Sonderfahrzeugen in der aufgabenspezifischen Praxis vom Einsatz, Aufbau und von Sonderaggregaten abhängen.

Abbildung: Tabellarische Übersicht der Kraftfahrzeuge

Behörde	PKW insgesamt		PKW		Nutzfahrzeuge		Sonderfahrzeuge
	CO <sub>2</sub> -Emission	Anzahl	Eigentum	geleast	Eigentum	geleast	
<b>Der Senator für Inneres und Sport</b>	0						187
Feuerwehr	288		285	147	3	129	197
Polizei	7		7	151			
Stadtmil	12		1	179	11	138	
Landesamt für Verfassungsschutz	7		5	144	2	130	5
Bremer Böder							
<b>Der Senator für Justiz und Verfassung</b>	11		7	188	4	131	6
<b>Die Senatorin für Bildung und Wissenschaft</b>	0						
US (Landesinstitut für Schule)	1				1	136	
Hochschule	3		3	180			1
<b>Der Senator für Gesundheit</b>	0						
Landesuntersuchungsamt für Chemie, Hygiene und Veterinär	0						2
Gewerbeaufsicht	7		7	139			5
Elchamit	2				2	158	
LWT/Vet	25		2	164	23	127	1
Gesundheitsamt Bremen	9		8	133	1	149	
<b>Der Senator für Kultur</b>	0						
Der Landesarchivologe	0						1
Focke Museum	1				1	180	1
Stadtbibliothek Bremen	1		1	192			1
Theater Bremen	1				1	139	5
<b>Die Senatorin für Soziales, Kinder, Jugend und Frauen</b>	0						
Kfz Bremen	1		1	177			23
Verfisst Bremen	9		8	159	1	139	
<b>Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr</b>	4		3	135	1	114	2
ASV	26				26	137	7
Geoinformabien	1				1	139	11
Umweltbetrieb Bremen	41		4	101	37	128	93
BSAG	33		30	133	3	0	255
Isrepark	9		5	148	4	146	1
botanika	1				1	123	
Heinag	2				2	124	
<b>Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Bildung</b>	2				2	144	
<b>Die Senatorin für Finanzen</b>	3		3	224			
FA Nord	1				1	119	
Immobilien Bremen	23		8	165	15	108	
Performa Nord	2				2	111	
<b>Fahrzeuge Senatorien / Senatorinnen / Senatstafel</b>	9		137		9	137	
<b>Summe</b>	542	142	988	1448	154	128	611
							187

2. Wie viele Parkplätze werden für diese Fahrzeuge bereitgestellt? Nach welchen Kriterien können Parkplätze der Stadt Bremen vermietet werden?

Es werden 1 064 Parkplätze vorgehalten, von denen 969 auf eigenem Gelände reserviert und 95 angemietet sind. Die Depots für BSAG-Busse, Spezialfahrzeuge von Polizei und Feuerwehr u. a. sind hierbei nicht erfasst.

Behördenstellplätze können an Dritte vermietet werden, wenn sie für eigene Aufgaben (inklusive Stellplätze für Besucherinnen und Besucher) nicht benötigt werden. Vermietungen von freien Plätzen erfolgen unter Beachtung der „Richtlinien zur Bewirtschaftung von Behördenparkplätzen der Freien Hansestadt Bremen“ (PPBewirtRL) vom 4. April 1995.

Hierin ist ein zonenabhängiges monatliches Entgelt zwischen 10,23 € (ursprünglich 20,00 DM) und 43,47 € (ursprünglich 85,00 DM) pro Pkw-Stellplatz bei Vermietung vorgesehen.

Neun Dienststellen bzw. Betriebe (Senator für Inneres und Sport, Senator für Justiz und Verfassung, Senatorin für Finanzen, Finanzamt Nord, AfSD, Gesund-

heitsamt, Hochschule Bremen, LIS, Werkstatt Bremen) vermieten Stellplätze an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder auch Externe.

Mit der Nutzung von Carsharing konnte der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr bislang angemietete Stellplätze wieder entmieten, da mit der Abschaffung eigener Fahrzeuge diese Stellplätze nicht mehr benötigt wurden.

3. Nach welchen Kriterien wird entschieden, ob neue Fahrzeuge angeschafft werden, und nach welchen Kriterien werden diese dann beschafft? Welche Maßnahmen hat der Senat bislang unternommen, um Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (z. B. Erdgas, Elektroantrieb) einzusetzen? Wäre es unter ökologischen und finanziellen Abwägungen sinnvoll und nach geltenden Richtlinien möglich, Polizeiautos mit alternativen Antrieben einzusetzen?

Gemäß „Handlungshilfe zur Benutzung von Dienstfahrzeugen“ vom 1. April 2004 treffen die Dienststellen als wirtschaftliche Nutzer die Entscheidung über die Beschaffung von Dienstkraftfahrzeugen. Die Dienststellen legen im Rahmen des Fuhrparkmanagements fest, ob eine Beschaffung erforderlich ist und welche Fahrzeugkategorie sowie gegebenenfalls welche Sonderausstattungen im Hinblick auf die dienstlichen Erfordernisse angemessen sind. Nach der für alle Dienststellen verbindlichen Beschaffungsordnung beschafft der Umweltbetrieb Bremen als zentrale Beschaffungsstelle Kraftfahrzeuge einschließlich Krafträder, Anhänger, Elektrofahrzeuge und serienmäßige Sonderfahrzeuge. Aufgabe der zentralen Beschaffungsstelle ist u. a. der kostengünstige Einkauf, der Abschluss von Kauf-/Leasingverträgen sowie die Beratung der Dienststellen in Kraftfahrzeugangelegenheiten. Bei der jüngsten Kfz-Ausschreibung (Rahmenvertrag über das Leasing von Dienstfahrzeugen) wurden in Zusammenarbeit mit dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr ökologische Kriterien als Anforderungen an die Fahrzeuge verankert, indem a) die Emissionen gemäß EU-Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (sogenannte Clean Vehicles Directive) monetarisiert und – ebenso wie der Kraftstoffverbrauch während der Nutzungsphase – zur Berechnung der Lebenszykluskosten herangezogen und b) zudem CO<sub>2</sub>-Emissionshöchstwerte für die einzelnen Fahrzeugkategorien als Mindestanforderung festgelegt wurden. Eine Vorfestlegung auf eine bestimmte Antriebsart erfolgt dabei nicht.

Derzeit sind in der Flotte der Pkw und Nutzfahrzeuge insgesamt neun Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb (bei Umweltbetrieb Bremen und BSAG) und sechs Erdgasfahrzeuge (bei BREPARK, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und Senatorin für Finanzen) im Einsatz.

Sonderevereinbarungen zur Beschaffung von Kfz gelten u. a. für die Beschaffung von Fahrzeugen für die Senatsmitglieder, die Senatskanzlei, die Polizei und die Feuerwehr.

Der Abruf von Fahrzeugen aus dem oben genannten Rahmenvertrag erfolgt durch die einzelnen Dienststellen dezentral. Hier wird im Rahmen des Fuhrparkmanagements jeweils abgewogen, ob die Beschaffung (Ersatzbeschaffung oder Neubeschaffung) eines Kfz erforderlich ist und welche Fahrzeugkategorie für den Einsatz angemessen ist.

Fahrzeuge für die Polizei: Nach geltenden Richtlinien ist es möglich, Polizeiautos mit alternativen Antrieben einzusetzen. Der Einsatz alternativer Antriebe wird derzeit fallweise geprüft. Zur Beurteilung der ökologischen und finanziellen Vorteilhaftigkeit alternativer Antriebe finden im Zuge der Fahrzeugbeschaffung für die Polizei regulär Marktsichtung, Informationsaustausch und Bewertungen für den Einsatz von Kfz mit alternativen Antrieben statt. Dazu wurden u. a. Termine mit der Bremer Erdgasinitiative, mit Fahrzeugherstellern und mit den Polizeien des Nordverbunds wahrgenommen. Zur Erprobung wurde vor einigen Jahren ein Funkstreifenwagen mit einem Erdgasantrieb beschafft. Im Ergebnis ist festzustellen, dass bei Gasfahrzeugen höhere Anschaffungskosten (trotz Fördermittel) entstehen und nach wie vor keine flächendeckende Erdgasversorgung gewährleistet ist. Ferner wird der Motor bei diesen Fahrzeugen stärker belastet und die Polizei geht von einer geringeren Laufleistung aus.

Bei Hybridfahrzeugen sind ebenfalls wesentlich höhere Anschaffungs- und Unterhaltskosten zu verzeichnen, die durch den Minderverbrauch nicht annähernd aufgefangen werden. Im Nordverbund wird diese Technik aber für die Zukunft

favorisiert. Obwohl auch der Elektroantrieb noch nicht ausgereift ist und die Reichweite den Anforderungen des Einsatzes nicht genügt, ist geplant, ein Fahrzeug zu Erprobungszwecken zu beschaffen.

4. Wurden für die Mobilität der Verwaltung Verträge mit Carsharing-Anbietern abgeschlossen? Plant der Senat die Nutzung von Carsharing weiter auszubauen? Falls ja, mit welchen Vorteilen wird durch diese Maßnahme gerechnet?

Der Senat hält Carsharing – also die Möglichkeit, bei einem gewerblichen Anbieter für Dienstfahrten ein Fahrzeug zu buchen – für eine wirtschaftliche und ökologisch wie verkehrspolitisch sinnvolle Alternative zur Haltung von eigenen oder geleasteten Dienstkraftfahrzeugen, insbesondere bei vergleichsweise geringer Auslastung der eigenen Fahrzeuge. Folgende Dienststellen und Betriebe nutzen Carsharing-Angebote in Bremen und haben insgesamt 332 Fahrberechtigte gemeldet:

- Bremische Zentralstelle für die Verwirklichung der Gleichberechtigung der Frau (ZGF),
- die Senatorin für Bildung und Wissenschaft,
- Hochschule Bremen,
- Landesarchäologie Bremen,
- Stadtbibliothek Bremen,
- Gesundheitsamt,
- der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr,
- Amt für Straßen und Verkehr (ASV),
- der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen,
- Finanzamt Nord,
- Immobilien Bremen,
- Performa Nord.

Über diesen Bestand hinaus planen die Senatorin für Finanzen sowie die Gewerbeaufsicht und der Lebensmittelüberwachungs-, Tierschutz- und Veterinär-dienst des Landes Bremen, Carsharing im Rahmen des eigenen Flottenmanagements zu nutzen.

Der Senat sieht den Nutzen von Carsharing darin, das Flottenmanagement ökonomisch und ökologisch zu optimieren. Die Anzahl der eigenen (im Eigentum befindlichen oder geleasteten) Pkw kann reduziert werden. Hierdurch kann auch die Zahl der erforderlichen Stellplätze vermindert werden, was bei angemieteten Stellplätzen direkt kostenreduzierend ist – andere Stellplätze könnten gegebenenfalls auch an Dritte vermietet werden. Ebenso reduzieren sich Verwaltungs- und Pflegaufwand für eigene Fahrzeuge, der nicht durch eigene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgt. Zudem ist Kostentransparenz gewährleistet, da die Carsharing-Tarife sämtliche Verbrauchs- und sonstige Nebenkosten einschließen. Mit der Nutzung von Carsharing erfolgen Fahrdatenerfassung und -übermittlung elektronisch, auch können bei der Reservierung gegebenenfalls gleich Kostenstellen mit eingetragen werden. Die Vielfalt in der Fahrzeugflotte gibt zudem Flexibilität in der Fahrzeugauswahl und zur Abdeckung von Spitzenbedarfen. Unabhängig von den wirtschaftlichen Vorteilen sieht der Senat bei der Nutzung von Carsharing auch eine Vorbildfunktion der öffentlichen Verwaltung, welche das Leitbildziel des Senats, die Anzahl der Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer bis zum Jahr 2020 auf 20 000 im Sinne einer klimafreundlichen Verkehrspolitik auszuweiten, befördert.

5. Über wie viele Dienstfahrräder verfügen die Verwaltung und die stadteigenen Betriebe? Plant der Senat weitere Dienstfahrräder anzuschaffen? Beabsichtigt der Senat als Ersatz für Kraftfahrzeuge die Anschaffung von Pedelects/Lastenfahrrädern?

Die Beschaffung und Verwaltung von Dienstfahrrädern erfolgt dezentral durch die Dienststellen, Ämter und Betriebe. Es wurden 398 Dienstfahrräder von 22

Dienststellen gemeldet. Hierbei bestehen besondere Schwerpunkte bei der Polizei (237 Dienstfahräder) und dem Umweltbetrieb Bremen (98 Dienstfahräder).

Sechs Dienststellen wollen Dienstfahräder neu beschaffen oder die Flotte weiter ausweiten. Die BSAG testet derzeit auch Pedelecs und will – wenn der Test erfolgreich ist – weitere Pedelecs beschaffen. Des Weiteren erwägt die Botanika die Beschaffung von Pedelecs.

Derzeit gibt es bei keiner Dienststelle die Absicht, Lastenfahräder als Ersatz für Kraftfahrzeuge anzuschaffen.

6. Welche Anreize setzt der Senat, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung für den Weg zur Arbeit und auf den Wegen während der Arbeit den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsarten attraktiver zu gestalten? Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verfügen über ein Jobticket? Wie hat sich die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ein Jobticket besitzen, in den vergangenen Jahren entwickelt?

Zu den Anreizen des Reisekostenrechts und der Handlungshilfe zur Benutzung von Dienstkraftfahrzeugen, in denen aus Gründen des Umweltschutzes vorrangig öffentlichen Verkehrsmitteln bei der Erledigung von Dienstgeschäften der Vorrang eingeräumt wird, siehe Antwort zu Frage 7.

Darüber hinaus ist das Jobticket derzeit das bedeutendste Element, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel attraktiv zu gestalten, wobei die Standorte der Behörden, Ämter und Einrichtungen und deren Anbindung an den ÖPNV einen entscheidenden Faktor für die Attraktivität des Jobtickets darstellen.

Die Zahl der Jobtickets ist in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen – im Vergleich 2012 zu 2006 um über 80 % (von 3 617 auf 6 529).

Anzahl Jobticketteilnehmerinnen und -teilnehmer  
(jeweils im Dezember des angegebenen Jahres)

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
3 617	4 398	5 018	5 877	6 140	6 443	6 529

Eine wesentliche Voraussetzung für eine starke Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Arbeit ist die Bereitstellung sicherer und überdachter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Es bestehen in vielen Dienstgebäuden spezielle Fahrradabstellräume bzw. Fahrradbügel im Umfeld. Der Senat begrüßt die Nutzung privater Fahrräder für Dienstgänge ausdrücklich. Aus diesem Grund räumt der Senat den Beschäftigten die Möglichkeit ein, die dienstliche Inanspruchnahme des privaten Fahrrads abzurechnen. Dies gilt sowohl für Dienstgänge als auch für Dienstreisen (siehe Frage 7).

Für Wege während der Arbeit werden in 22 Dienststellen insgesamt 398 Dienstfahräder zur Verfügung gestellt (siehe Frage 5).

Zur weiteren Motivation werden zudem in einzelnen Dienststellen weitere Aktionen rund um das Thema umweltfreundliche Mobilität angeboten, wie z. B. Betriebsausflüge mit dem Fahrrad, Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“, Aktionstage.

Spezielle Anreize für Fahrgemeinschaften gibt es bislang nicht.

Für Dienstgänge verfügen etliche Dienststellen über BOB-Tickets von BSAG/VBN, über die bei Dienstfahrten die Abrechnungsverfahren vereinfacht werden.

Polizeibeamte haben die Möglichkeit, kostenfrei die Züge der Deutschen Bahn, der Nordwest-Bahn, der BSAG usw. zu nutzen, wenn sie die Wegstrecke in Uniform zurücklegen (Kooperationsabkommen mit der Deutschen Bahn). Das Abkommen bezieht sich auf das gesamte Bundesgebiet.

7. Welche Anreize für ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten bietet die Bremische Reisekostenverordnung? Inwieweit sieht der Senat Maßnahmen vor, um den durch Dienstreisen verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu kompensieren? Kann in

der Zukunft die Nutzung von Videokonferenzen die Anzahl von Dienstreisen nennenswert reduzieren?

Das Reisekostenrecht bevorzugt in der Gesamtschau seiner Regelungen die Nutzung des ökologischeren regelmäßigen Nah- und Fernverkehrs und setzt verschiedene Anreize zum umweltfreundlichen Mobilitätsverhalten: Dienstreisen dürfen nur angeordnet oder genehmigt werden, wenn das Dienstgeschäft nicht auf andere Weise kostengünstiger erledigt werden kann (z. B. Telefonkonferenz, Videokonferenz). Die Zahl der Teilnehmenden und die Dauer der Dienstreise sind auf das notwendige Maß zu beschränken. Damit ist das Reisekostenrecht auf Vermeidung von Dienstreisen bzw. deren Einschränkung angelegt.

Für die Benutzung eines privaten Kraftwagens muss ein erhebliches dienstliches Interesse vorliegen, andernfalls kommt die sogenannte große Wegstreckengewährung (30 Cent/je Kilometer) für die Dienstreisende/den Dienstreisenden nicht in Betracht, sondern lediglich die sogenannte kleine Wegstreckenentschädigung (15 Cent/je Kilometer), die für die Dienstreisenden unwirtschaftlich ist. Kosten für die Mitnahme weiterer Dienstreisender (Fahrgemeinschaft) werden zudem nicht zusätzlich abgegolten. Die Wegstreckenentschädigung ist durch einen Höchstbetrag von 120 € für die gesamte Dienstreise begrenzt.

Das hiesige Reisekostenrecht kennt zudem Entschädigungen bei der Nutzung von Fahrrädern bei Dienstreisen und Dienstgängen (6 Cent je Kilometer bzw. eine monatliche Pauschale in Höhe von 5 € bei der in der Regel täglichen Benutzung).

Weiter gibt es Überlegungen hinsichtlich der Fortentwicklung des Reisekostenrechts bei der Nutzung von Pedelecs.

CO<sub>2</sub>-Kompensation: Eine CO<sub>2</sub>-Kompensation von Dienstreisen erfolgt beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (an den Klimafonds der „partnerschaft umwelt unternehmen“) sowie beim Landesuntersuchungsamt für Chemie, Hygiene und Veterinärmedizin. In der Vergangenheit scheiterte eine flächendeckende Einführung einer CO<sub>2</sub>-Kompensation an der mangelnden Transparenz in den Dienststellen hinsichtlich des dienstreisebezogenen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. In diesem Jahr wurde das Mitarbeiterinnen- und Mitarbeiterportal (MiP), über das Dienstreisen beantragt und abgerechnet werden, um die Funktion der Ausweisung des dienstreisebezogenen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der Dienststelle erweitert. Dienstreisen werden vorwiegend mit der DB durchgeführt. Diese sind nach Angaben der DB bereits CO<sub>2</sub>-neutral bei Nutzung einer dienstlichen Bahncard (bahn.corporate Umwelt-Plus).

#### Videokonferenzen

Videokonferenzen als Ersatz von Dienstreisen werden bislang bei folgenden Einrichtungen genutzt:

- der Senator für Inneres und Sport,
- der Senator für Justiz und Verfassung,
- die Senatorin für Finanzen,
- Theater Bremen,
- Stadtbibliothek,
- Landesuntersuchungsamt für Chemie, Hygiene und Veterinärmedizin,
- Landesamt für Verfassungsschutz.

Videokonferenzen und auch die Teilnahme an Internetkonferenzen verlangen eine hardware- und softwareseitig entsprechende Ausstattung, die im derzeitigen Warenkorb der behördlichen IT-Ausrüstung nicht enthalten ist. Die Aufnahme in den Warenkorb wird zurzeit vorbereitet.

Die Landesfinanzverwaltungen und der IT-Planungsrat haben sich zur Reduzierung des Dienstreiseaufkommens verständigt, künftig Sitzungen und Bund-Länder-Abstimmungen weitgehend im Rahmen von Videokonferenzen durchzuführen.

8. Welche mobilitätsintensiven Bereiche der Verwaltung inklusive der stadteigenen Betriebe haben ein eigenes Mobilitätsmanagement? Gibt es Planungen für eine ressortübergreifende Strategie zur Optimierung der ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Mobilität der Verwaltung? Welcher Nutzen wäre mit einem ressortübergreifenden Ansatz verbunden? Plant der Senat ein ressortübergreifendes „Pooling“ von Fahrzeugen und Fahrradparkplätzen bei räumlich nahe liegenden Behörden?

Die meisten Dienststellen verweisen in Hinblick auf Dienstgänge und -reisen auf das geltende Reisekostenrecht und in Hinblick auf den Weg von und zur Arbeit auf das bestehende Jobticket sowie den Radverkehr.

Bei Immobilien Bremen (IB), findet die Buchung der eigenen und geleaste Fahrzeuge über eine eigens entwickelte EDV-Plattform (ProDrive) statt.

Beim Umweltbetrieb Bremen ist beabsichtigt, im Herbst eine Untersuchung durchzuführen. Es soll hier schwerpunktmäßig ein Pool für die Hauptverwaltung am Willy-Brandt-Platz durchgeführt werden. Ein gemeinsamer Zugriff auf einen Fahrzeugpool von UBB und IB Bremen könnte ein mögliches Ergebnis sein.

Finanziert aus den Mitteln des Programms „Umbau, Verwaltung, Infrastruktur“ (UVI) leitet der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr derzeit das Projekt „Dienstliche Mobilität in der bremischen Verwaltung“. Das Projekt hat zum Ziel, die ökonomischen und ökologischen Optimierungspotenziale der dienstlichen Mobilität unter Berücksichtigung der Bedarfe zu identifizieren und dienststellen-spezifische wie auch dienststellenübergreifende Handlungsempfehlungen zur Einführung eines Mobilitätsmanagements zu erarbeiten. An dem Projekt beteiligen sich die folgenden Dienststellen:

- Amt für Straßen und Verkehr,
- die Bevollmächtigte beim Bund und für Europa (Landesvertretung in Berlin),
- der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr,
- der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen,
- GeoInformation Bremen,
- Gewerbeaufsicht des Landes Bremen,
- Immobilien Bremen,
- Landesamt für Denkmalpflege,
- Lebensmittelüberwachungs-, Tierschutz- und Veterinärdienst des Landes Bremen.

Da das Projekt noch nicht abgeschlossen ist, liegen dem Senat die abschließenden Empfehlungen noch nicht vor. Zum jetzigen Zeitpunkt zeichnet sich auf Basis der Zwischenergebnisse ab, dass ein dienststellenübergreifendes Mobilitätsmanagement, einschließlich Kfz-Pooling bei räumlich nahegelegenen Dienststellen und Ausweitung der Carsharing-Nutzung der Dienststellen, eine zentrale Empfehlung sein wird.

Der Senat erwartet von einer dienststellenübergreifenden Strategie, die ein Fahrzeug-Pooling und eine umfassende Einbindung von Carsharing zur Abdeckung von Spitzenbedarfen vorsieht, als Nutzen eine Reduzierung der Anzahl der vorzuhaltenden Fahrzeuge und Stellflächen und damit der Kfz-bezogenen Mobilitätskosten (insbesondere durch die Erhöhung der Auslastung, Mengeneffekte bei der Beschaffung, Reduzierung der Prozesskosten des Fuhrparkmanagements) bei gleichzeitiger Ausweitung der Fahrzeugauswahl und -verfügbarkeit. Bei einer bedarfsgerechten Einbindung aller Mobilitätsarten (Fahrräder, Pedelecs, ÖPNV etc.) bestehen zudem weitergehende Chancen zur Reduzierung der Mobilitätskosten und des mobilitätsbedingten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.

9. Inwieweit achtet der Senat auch im Bereich der verwaltungsinternen Postdienstleistungen auf eine umweltfreundliche Mobilität?

Die beauftragte Firma setzt nur Fahrzeuge ein, die mit einer grünen Plakette versehen sind, was aufgrund der Umweltzone auch nicht anders möglich wäre. Die Größe der Fahrzeuge ist an den Transportbedarf angepasst.



Darüber hinaus sind die Touren entsprechend optimiert, dass nur notwendige Fahrten durchgeführt und doppelte Anfahrten vermieden werden. Beispiel sind hier Ortsämter, die im Gebäude ein Polizeirevier haben. Dort erfolgt die Postlieferung über die Polizeitour.

10. Inwieweit bestehen im Bereich der Vergabe (z. B. bei Bauleistungen) Möglichkeiten, Aspekte umweltfreundlicher und energiesparender Mobilität (z. B. im Bereich der Anlieferung, aber auch hinsichtlich der vorherigen Transportwege eines Produkts) als Auswahlkriterium einfließen zu lassen, und inwieweit wäre das überhaupt sinnvoll, praktikabel und kostensparend?

Im § 19 des Bremischen Tariftreue- und Vergabegesetzes ist geregelt, dass bei der Beschaffung von Bau-, Liefer- und Dienstleistungen die Umwelteigenschaften einer Ware zu berücksichtigen sind.

Bei Beschaffungen dienstlicher Mobilität sind demzufolge bei der jüngsten Ausschreibung zum Leasing von Dienstfahrzeugen durch die zentrale Kfz-Beschaffungsstelle Umwelteigenschaften (Emissionen, Lebenszykluskosten) in die Bewertung der Angebote eingeflossen. Bei der Bewertung der Umwelteigenschaften sind die Anforderungen der Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge 2009/33/EG (sogenannte Clean Vehicles Directive), umgesetzt in deutsches Recht in § 4 Abs. 7 bis 10 der Vergabeverordnung (VgV), verankert sowie Höchstemissionsgrenzen für die unterschiedlichen Fahrzeugtypen angewandt worden.

Bei der Planung von Bauleistungen dürfen umweltrelevante Aspekte berücksichtigt werden, soweit sie sich auf die Funktionalität und Eignung von Baustoffen, Bauteilen und Bauweisen beziehen. Dabei darf auch eine regionale Herkunft von Baustoffen, soweit diese geeignet sind, gefordert werden, um lange Transportwege zu vermeiden. Es ist besonderer Wert auf die Langlebigkeit und die Erhaltungsaufwendungen zu legen.

Emissionsrechtlich geregelt ist der abgas- und geräuscharme Einsatz von Baumaschinen und Baugeräten.

Die Berücksichtigung des Transportwegs im Rahmen von Vergaben ist rechtlich unstritten und nur in sehr engen Grenzen zulässig. So darf dies z. B. nicht dem Zweck dienen, die heimische Wirtschaft einseitig zu bevorzugen, was mit dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung nicht vereinbar wäre.

11. In welchen Bereichen der dienstlichen Mobilität plant der Senat, auch im Straßenbild sichtbar zu machen, dass die bremische Verwaltung auf umweltfreundliche Mobilität setzt (z. B. durch optisch erkennbare Verwaltungsfahrräder oder entsprechend gekennzeichnete umweltfreundliche Polizeiautos)?

Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (Erdgas- und Elektrofahrzeuge) sind schon durch Vorgaben der Fördergeber entsprechend gut sichtbar gekennzeichnet. Die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge der BSAG sind zudem sehr großflächig mit Hinweisen („Mobilität für morgen . . . heute schon elektrisch“) versehen.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wie auch Werkstatt Bremen haben Dienstfahrräder aus der „aktion firmenfahrrad“ der „partnerschaft umwelt unternehmen“ angeschafft, die durch ein am Fahrradkorb integriertes Schild mit dem Dienststellen- bzw. Firmenlogo deutlich als Dienstfahrrad der spezifischen Dienststelle zu erkennen sind. Alle Fahrräder des Umweltbetriebs Bremen sind grün lackiert und tragen das Logo des UBB.

Sichtbar wird die umweltfreundliche Mobilität der Verwaltung auch dadurch, dass sowohl die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wie auch die Mitglieder des Senats zu öffentlichen Terminen zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Carsharing-Fahrzeugen und dem ÖPNV bzw. mit der Bahn anreisen.

Die umweltbewusste Mobilität der Polizei Bremen wird an den folgenden Mobilitätsformen deutlich:

- Nutzung von dienstlichen Fahrrädern durch uniformierte Polizeibeamte (z. B. Kontaktpolizisten),
- Nutzung von sogenannten Segways im Streifendienst oder in der bürger-nahen Polizeiarbeit,

- Einsatz von polizeieigenen Bussen oder Transportern, die eine Sammelbeförderung ermöglichen,
- Nutzung von ÖPNV.

Das Anbringen eines Hinweises an „Streifenfahrzeugen“ (z. B. hinsichtlich der Antriebsart) wäre individuell zu prüfen, da die Standards (u. a. Sicherheitsaspekte) für die polizeispezifische Sonderlackierung/Sonderbeklebung tangiert werden könnte.