

Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU

Elektromobilität: Geht Bremens Verwaltung mit gutem Beispiel voran?

**Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU
vom 14.02.2017**

Elektromobilität: Geht Bremens Verwaltung mit gutem Beispiel voran?

Die Fraktion der CDU hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Elektromobilität ist eines der großen Zukunftsthemen. Die deutschen Autobauer setzen hier durch immer mehr neue Modelle mit Elektroantrieb Schwerpunkte in Sachen nachhaltiger Mobilität. Auch die Bundesregierung hat das Thema erkannt: Wer ein E-Auto kauft, erhält eine Kaufprämie in Höhe von 4.000 Euro. Zusätzlich stehen 300 Millionen Euro für den Bau von 15.000 neuen Stromtankstellen bereit. Die Förderrichtlinie Elektromobilität des Bundesverkehrsministeriums unterstützt kommunale Elektromobilitätskonzepte sowie die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und den Aufbau von Ladeinfrastrukturen. Ziel der Förderungen ist es, den Verkehrssektor energieeffizienter, klima- und umweltverträglicher zu gestalten. Auch die öffentliche Verwaltung und die Eigenbetriebe des Landes und der Stadtgemeinde Bremen sollten mit gutem Beispiel vorangehen und den Fuhrpark vermehrt auf Elektrofahrzeuge umstellen, wo dies technisch und wirtschaftlich sinnvoll ist.

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 stadt eigenen Betriebe. Wir bitten darum, sie entsprechend differenziert zu beantworten.

1. Wie hat sich der öffentliche Fuhrpark (gekauft und geleast) in den jeweiligen senatorischen Dienststellen, Verwaltungen und Eigenbetrieben des Landes und der Stadtgemeinde Bremen (einschließlich Carsharing-Pool) in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte für alle Bereiche gesondert aufschlüsseln sowie die Fahrzeugklassen und CO₂ - Emissionen beziffern)? Welchen (absoluten und relativen) Anteil machten davon Elektrofahrzeuge (rein elektrisch, Hybrid, Plug-In-Hybrid etc.) aus und wie hat sich dieser in den letzten fünf Jahren entwickelt?
2. Wie viele Stellplätze stehen für die Fahrzeuge zur Verfügung? Wo befinden sich diese Stellplätze (bitte Parkhaus oder Straße angeben)? An welchen dieser Stellplätze gibt es Ladestationen für Elektrofahrzeuge?
3. Wie gestaltet sich die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im öffentlichen Fuhrpark in Abhängigkeit von dem jeweiligen Nutzerprofil? Inwiefern können die senatorischen Dienststellen, Verwaltungen und Eigenbetriebe bei Neuanschaffung von der Kaufprämie des Bundes für E-Autos profitieren? Wie beeinflusst das die Wirtschaftlichkeitskalkulation?
4. Wer entscheidet im Einzelnen über die Beschaffung bzw. das Leasing von Fahrzeugen des öffentlichen Fuhrparks des Landes und der Stadtgemeinde Bremen? Legt der Senat bei der Entscheidung über die Antriebsart (Verbrennungsmotor oder Elektroantrieb) neben betriebswirtschaftlichen Aspekten auch andere Kriterien zugrunde? Wenn ja, welche?

5. Welche Anstrengungen hat der Senat bisher unternommen, um Elektrofahrzeuge in der öffentlichen Verwaltung und den Eigenbetrieben des Landes und der Stadtgemeinde Bremen stärker zu fördern? Welche Initiativen plant der Senat, damit sich die Elektromobilität im öffentlichen Fuhrpark stärker durchsetzt? Wie hoch soll der Anteil an Elektrofahrzeugen am öffentlichen Fuhrpark bis 2020/2030 sein?

6. Wie bewertet der Senat den Carsharing-Pool der öffentlichen Verwaltung? Wer nutzt diesen Carsharing-Pool und wie ist das Nutzerverhalten? Welche Pläne verfolgt der Senat im Hinblick auf die Zukunft des Carsharing-Pools?“

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Zur Erfassung der Kleinen Anfrage wurden alle senatorischen Dienststellen auch in Hinblick auf die ihnen untergeordneten Ämtern und Dienststellen und zugeordneten (100%) stadteigenen Betriebe angefragt. Beteiligungsgesellschaften waren gemäß Rückfrage mit dem Fragesteller nicht abzufragen. Gemäß Klärung mit dem Fragesteller wurden auch die im Weiteren aufgeführten Anstalten öffentlichen Rechts und Körperschaften abgefragt.

1. a) Wie hat sich der öffentliche Fuhrpark (gekauft und geleast) in den jeweiligen senatorischen Dienststellen, Verwaltungen und Eigenbetrieben des Landes und der Stadtgemeinde Bremen (einschließlich Carsharing-Pool) in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte für alle Bereiche gesondert aufschlüsseln sowie die Fahrzeugklassen und CO₂-Emissionen beziffern)? b) Welchen (absoluten und relativen) Anteil machten davon Elektrofahrzeuge (rein elektrisch, Hybrid, Plug-In-Hybrid etc.) aus und wie hat sich dieser in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Der öffentliche Fuhrpark bindet sich ein in das Mobilitätsmanagement der Bremer Verwaltung. Es wird für Dienstgänge und Dienstreisen empfohlen, dienstliche Wege möglichst mit dem ÖPNV, zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per Bahn durchzuführen. Der ÖPNV in Bremen und die Bahn weisen neben Dieselantrieben bereits einen hohen Anteil an elektrischen Antrieben auf. Zudem stehen bei einigen Einrichtungen auch elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs) zur Verfügung.

a)

Es wurden insgesamt 1.150 Kraftfahrzeuge bei den senatorischen Dienststellen und den ihnen zugeordneten Ämtern und Dienststellen sowie zugeordneten stadteigenen Betrieben, den durch die Fragesteller gewünschten Anstalten öffentlichen Rechts und Körperschaften gemeldet. Hiervon sind 522 Pkw sowie insgesamt 628 Nutzfahrzeuge (inkl. Sonderfahrzeuge). Die Fahrzeuge des Verfassungsschutzes sind aus Geheimhaltungsgründen nicht aufgeführt.

Die Aufgliederung der Fahrzeuge in den Kategorien Pkw und Nutzfahrzeuge weist einige Erfassungsprobleme auf. Während bei einigen Dienststellen z.B. Kleintransporter als Pkw gelistet sind, fallen Kleintransporter bei anderen Dienststellen in die Kategorie Nutzfahrzeuge.

Sämtliche Feuerwehr-Fahrzeuge sind Sonder-Kfz. Hierfür liegen keine CO₂-Daten vor.

Der durchschnittliche Wert der CO₂-Emissionen aller gemeldeten Pkw liegt bei 136 g/km. Bei der Bewertung dieses Durchschnittswertes ist zu beachten, dass für 31 Prozent der gemeldeten Fahrzeuge CO₂-Werte nicht vorliegen (z.B. da nicht in Zulassungspapieren erfasst) oder nicht angegeben wurden. Deshalb sind für diese Fahrzeuge jeweils Schätzwerte in die Gesamtrechnung eingegangen.

Wie aktuelle Untersuchungen zeigen, liegen die realen CO₂-Emissionen (sowie die Treibstoffverbräuche) im Echtbetrieb rund ca. 40 Prozent höher als die in den Fahrzeugpapieren ausgewiesenen Standardverbräuche¹.

Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß bei Nutzfahrzeugen liegt bei 179 g CO₂/km. Der Anteil der geschätzten CO₂-Werte liegt bei Nutzfahrzeugen bei 30,1 Prozent. Die realen CO₂-Emissionen bei Nutzfahrzeugen hängen zudem in der aufgabenspezifischen Praxis vom Einsatz, Aufbau und von möglichen Sonderaggregaten ab.

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen des von den Dienststellen genutzten Carsharing-Anbieters cambio haben sich in den letzten Jahren weiter reduziert und liegen bei aktuell (Bezugsjahr 2015) 100,4 g/km und damit deutlich unter den Werten der Pkw im Eigenbesitz bzw. Leasing und auch unter dem Durchschnittswert der Neuzulassungen von Pkw in Deutschland (lt. KBA 127,4 g in 2016).

Die Anzahl der elektrischen Fahrzeuge betrug 2013 in allen damals erfassten Einrichtungen neun voll-elektrische Fahrzeuge. Bei dem aktuell gewünschten Erfassungsprofil ergäbe sich für 2017 ein Vergleichswert von sechs voll-elektrischen Fahrzeugen. Aktuell befinden sich zwei voll-elektrische Fahrzeuge bei den in 2017 erfassten Einrichtungen. Die Elektro-Fahrzeuge des Abfragezeitraums 2013 waren im Rahmen der Modellregion Elektromobilität durch das damalige Konjunkturprogramm II (Kopa II) der Bundesregierung intensiv gefördert. Vor allem die hohen Mehrkosten nach Ablauf des Förderzeitraums haben dazu geführt, dass sich die Zahl der Elektro-Fahrzeuge im Bestand der abgefragten Einrichtungen reduziert hat.

¹ vgl. Studie des International Council on Clean Transportation – ICCT, „Official vs. real-world road-load parameters in EU vehicle efficiency testing“, Mai 2015) zitiert in Kleiner Anfrage „Reale CO₂-Messungen bei Pkw“ Bundestags – Drucksache 18/9011 v. 10.08.2016

Dienststelle	gesamt		PKW								Nutzfahrzeuge							
			Eigentum				Leasing				Eigentum				Leasing			
	2013	2017	2013		2017		2013		2017		2013		2017		2013		2017	
			Fahrz	CO ₂	Fahrz	CO ₂	Fahrz	CO ₂	Fahrz	CO ₂	Fahrz	CO ₂	Fahrz	CO ₂	Fahrz	CO ₂	Fahrz	CO ₂
Der Senator für Inneres		1																
Feuerwehr (nur Sonderfahrzeuge)	187	205									187	205	k.A.					
Polizei	485	527	285	147	288	138	3	129	4	102	197	235	200					
Stadtamt	7	6	7	151	3	163			2	106		1	144					
Der Senator für Justiz und Verfassung	17		7	183			4	131			6							
JVA Bremen		14			8	171						6	227					
Amtsgericht Bremen		2							2	114								
Amtsgericht Bremen Blumenthal		1							1	114								
Amtsgericht Bremerhaven		1							1	108								
Arbeitsgericht HB BHV, Landesarbeitsgericht HB																		
Finanzgericht Bremen																		
Generalstaatsanwalt Bremen																		
Hanseatisches Oberlandesgericht																		
Landgericht Bremen																		
Sozialgericht																		
Amt f. soziale Dienste der Justiz																		
Oberverwaltungsgericht + Verwaltungsgericht HB																		
Die Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz																		
Hochschule Bremen	4	2	3	180	1	121					1	1	174					
Hochschule Bremerhaven		3			3	170												
Universität Bremen + Unibibliothek		21			4	119						17	174					
Hochschule für Künste		3			2	124						1	230					
Studentenwerk		6			3	144						3	218					
Alfred-Wegner-Institut		10			4	127						6	182					
Eichamt	7	7			1	128	2	158			5	6	192					
Gesundheitsamt Bremen	9	14	8	133	14	131	1	149										
Gewerbeaufsicht	7	9	7	139	9	98												
LMTVet	26	22	2	164			23	127	20	116					1		2	159
LUA	2	2									2	2	188					
Der Senator für Kultur																		
Focke Museum	2	1					1	180			1	1	208					
Landesamt Denkmalpflege																		
Landesarchäologe	1	1			1	198					1							
Musikschule Bremen																		
Staatsarchiv																		
Stadtbibliothek Bremen	2	2	1	192	1	193					1	1	310					
Übersee-Museum																		
Volkshochschule Bremen																		
Die Senatorin für Soziales, Jugend, Frauen, Integration und Sport																		
Amt für soziale Dienste																		
Werkstatt Bremen	32	57	8	159	24	177	1	139	2	88	23	31	185					
Senatorin für Kinder und Bildung		1																
Landesinstitut für Schule (LIS)	1	1					1	136	1	122			1	137				
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr																		
ASV	6	9	3	135	5	122	1	114	2	122	2	2	173					
Bauamt Nord	33	38			1	178	26	137	30	98	7	7	189					
Geoinformation	12	10					1	139	1	127	11	9	163					
Umweltbetrieb Bremen	134	133	4	101	4	200	37	128	40	156	93	88	164				1	134
Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen																		
AVIB	2	1					2	144	1	102								
Hansestadt Bremisches Hafenam									10	112								
Die Senatorin für Finanzen																		
AFZ	3	3	3	224	2	130							1	250				
Finanzamt BHV		1							1	142								
Finanzamt Bremen																		
Finanzamt Bremen Nord	1						1	119										
Finanzamt für Außenprüfung																		
Landeshauptkasse																		
Immobilien Bremen		19			4	159			15	106								
Fahrzeuge Senatoren /Senatorinnen / Senatskanzlei																		
BBEE	9	6					9	137	6	116								
Summe	989	1150	338	148	382	150	113	128	140	114	537	625	206	1		3	98	

Tabelle 1: Kraftfahrzeugbestand nach Einrichtungen 2013/2017

2. a) Wie viele Stellplätze stehen für die Fahrzeuge zur Verfügung? b) Wo befinden sich diese Stellplätze (bitte Parkhaus oder Straße angeben)? c) An welchen dieser Stellplätze gibt es Ladestationen für Elektrofahrzeuge?

Es wurde mit dem Fragesteller geklärt, dass mit „Parkhaus“ die Abstellung außerhalb des öffentlichen Straßenraums gemeint ist.

Antwort zu a - c: Es werden 261 (mit Feuerwehr und Polizei 993) Parkplätze vorgehalten, von denen 251 (mit Polizei und Feuerwehr 983) auf eigenem Grund und 10 im öffentlichen Straßenraum vorhanden sind.

Es wurde je eine Ladestation für Elektrofahrzeuge von der JVA Bremen und der Hochschule für Künste Bremen auf eigenem fiskalischen Grund gemeldet.

Parkplätze gesamt	261 / 993
fiskalischer Grund	251 / 983
öffentlicher Grund	10
Anzahl der Ladestationen gesamt	2

3. a) Wie gestaltet sich die Wirtschaftlichkeit des Einsatzes von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im öffentlichen Fuhrpark in Abhängigkeit von dem jeweiligen Nutzerprofil? b) Inwiefern können die senatorischen Dienststellen, Verwaltungen und Eigenbetriebe bei Neuanschaffung von der Kaufprämie des Bundes für E-Autos profitieren? c) Wie beeinflusst das die Wirtschaftlichkeitskalkulation?

a)

Es können keine aktuellen Angaben zur Wirtschaftlichkeit auf der Basis eigener Erfahrungen im konkreten Vergleich Elektrofahrzeuge zu Verbrennungsmotor gemacht werden. Es bestehen jedoch Wirtschaftlichkeitsvergleiche z.B. des ADAC². Diese Kostendarstellungen und -vergleiche zeigen, dass selbst bei Einrechnung der ‚Umweltprämie für Elektroautos‘ die Betriebskosten bei Elektroautos pro Kilometer zumeist höher ausfallen als bei vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (s.a. Antwort zu 3c). Jedoch fällt dieser Wirtschaftsvergleich für die öffentliche Hand noch ungünstiger aus, da die öffentliche Verwaltung von der „Umweltprämie für Elektroautos“ der Bundesregierung ausdrücklich ausgeschlossen ist.

Die meisten Dienststellen leasen ihre Fahrzeuge (s. Tabelle 1). Eingeholte Vergleichsangebote für Leasingmodelle ergeben bei einer ähnlichen Fahrzeugklasse, Ausstattung und Laufleistung ca. doppelt so hohe monatliche Leasingraten von E-Pkw im Vergleich zu Modellen mit Verbrennungsmotoren. Beispiel VW-Golf:

Golf Trendline BlueMotion 1,0 TSI 184€/ Monat

e-Golf 321€/ Monat

² <https://presse.adac.de/meldungen/technik/adac-autokostenvergleich-auch-mit-kaufpraemie-nur-wenige-elektroautos-rentabel.html>

Es muss zudem auf den hohen Anteil an Nutz- und Sonderfahrzeugen hingewiesen werden, bei denen es derzeit keine elektrisch angetriebenen Serienfahrzeuge gibt.

b)

Bundesländer sowie deren Einrichtungen und Kommunen sind von der ‚Umweltprämie für Elektroautos‘ des Bundes für E-Autos ausdrücklich ausgeschlossen³.

c)

Mit den in der Bremer Verwaltung üblichen Laufleistungen ist ohne eine Kaufprämie eine Wirtschaftlichkeit von E-Pkw in der Beschaffung nicht gegeben (s.a. Antwort zu 3a).

Zusätzlich müssen die Einrichtungskosten der Ladeinfrastruktur in die Kostenkalkulation mit einbezogen werden. Diese liegen je nach Hersteller inkl. Installationskosten bei ca. 1.000€ - 1.500€ für langsames Laden (Wallbox), einen eigenen Stellplatz vorausgesetzt, an dem eine Ladestation errichtet werden darf und kann.

**4. a) Wer entscheidet im Einzelnen über die Beschaffung bzw. das Leasing von Fahrzeugen des öffentlichen Fuhrparks des Landes und der Stadtgemeinde Bremen?
b) Legt der Senat bei der Entscheidung über die Antriebsart (Verbrennungsmotor oder Elektroantrieb) neben betriebswirtschaftlichen Aspekten auch andere Kriterien zugrunde? Wenn ja, welche?**

a)

Gemäß „Handlungshilfe zur Benutzung von Dienstfahrzeugen“ vom 01.04.2004 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 ggf. welche Sonderausstattung und Motorisierung im Hinblick auf die dienstlichen Erfordernisse angemessen ist.

Nach der für alle Dienststellen verbindlichen Beschaffungsordnung beschafft der Umweltbetrieb Bremen als zentrale Beschaffungsstelle Kraftfahrzeuge einschl. Krafträder, Anhänger, Elektrofahrzeuge und serienmäßige Sonderfahrzeuge. Ausnahmen bilden dabei die Fahrzeuge der Senatsmitglieder, der Polizei, der Feuerwehr und der Krankenhäuser.

Aufgabe der zentralen Beschaffungsstelle ist u.a. der kostengünstige Einkauf, der Abschluss von Kauf-/Leasingverträgen sowie die Beratung der Dienststellen in Kraftfahrzeugangelegenheiten.

³ „Nicht antragsberechtigt sind:

• der Bund und die Bundesländer sowie deren Einrichtungen und Kommunen, ...“ Quelle Bundesamt Bafa = Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle

b)

Bei der jüngsten Ausschreibung des Rahmenvertrags über das Leasing von Dienstfahrzeugen wurden – neben dem Preis – die folgenden Kriterien berücksichtigt:

- Produktneutralität
- Stand der neuesten Technik (aktuell Euro 6b)
- Höchstgrenzen hinsichtlich CO₂-Emissionen der einzelnen Fahrzeugklassen
- Einhaltung der ILO-Kernarbeitsnormen im Produktionsprozess
- Anforderungen gem. EU-Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge (Clean Vehicles Directive)

Durch die Anwendung der letztgenannten EU-Richtlinie berücksichtigt die zentrale Beschaffungsstelle bei der Vergabe öffentlicher Aufträge für Fahrzeuge die Auswirkungen des Betriebs dieser Fahrzeuge über die gesamte Lebensdauer bzw. über die gesamte Leasingdauer in Bezug auf Energie- bzw. Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und andere Schadstoffemissionen. Zusätzlich wurden technologieneutrale CO₂-Emissionshöchstwerte für die einzelnen Fahrzeugkategorien festgelegt.

Aufgrund der Aufgabenstellung der Feuerwehr, auch im Katastrophenschutz, sind Elektrofahrzeuge dort bis auf weiteres kein Thema, weil es einsatztaktisch zwingend erforderlich ist, alle Feuerwehrfahrzeuge an Einsatzstellen autark und für einen längeren Zeitraum einsetzen zu können. Ähnliches gilt auch für Einsatzfahrzeuge der Polizei.

Auch bestimmte Einsatzfahrzeuge der Ressorts müssen im Katastrophenfall und bei Stromausfall einsatzbereit sein.

Als Problem wird von vielen Dienststellen benannt, dass neben der Wirtschaftlichkeitsproblematik die erforderliche Mindestreichweite von den verfügbaren Fahrzeugen bisher nicht geleistet wird. Zudem kann die benötigte Ladeinfrastruktur an den vorhandenen Stellplätzen nicht überall eingerichtet werden.

5. a) Welche Anstrengungen hat der Senat bisher unternommen, um Elektrofahrzeuge in der öffentlichen Verwaltung und den Eigenbetrieben des Landes und der Stadtgemeinde Bremen stärker zu fördern? b) Welche Initiativen plant der Senat, damit sich die Elektromobilität im öffentlichen Fuhrpark stärker durchsetzt? c) Wie hoch soll der Anteil an Elektrofahrzeugen am öffentlichen Fuhrpark bis 2020/2030 sein?

a)

Es sind Elektrofahrzeuge in verschiedenen Dienststellen getestet worden. Jedoch setzen die in der Beantwortung von Frage 3 dargestellten Mehrkosten angesichts der Haushaltssituation der Beschaffung von Elektroautos deutliche Grenzen.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr koordiniert im europäischen Forschungsprogramm „Horizon 2020“ ein Forschungs- und Demonstrationsprojekt zur „Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs in Städten“ (Electrification of public transport in cities – ELIPTIC). Hierin werden auch drei batterieelektrische Busse in Bremen getestet.

Die Elektrifizierung eines 18m-Busses hat u.a. aufgrund der hohen Laufzeiten Umweltentlastungswirkungen wie die Beschaffung von 100 E-Pkw („Faktor 100“). Aus diesem Grund hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in der Verkehrsministerkonferenz wie auch der Umweltministerkonferenz den Vorschlag eines spezifischen Förderprogramms des Bundes zur Elektrifizierung von Stadtbussen gemacht.

b)

Der Senat begrüßt einen Ausbau der Elektromobilität und bedauert den ausdrücklichen Ausschluss von der ‚Umweltprämie für Elektroautos‘ des Bundes, da hiermit die Wirtschaftlichkeit von Elektrofahrzeugen für das Land Bremen, die Stadtgemeinde Bremen sowie Bremerhaven deutlich verschlechtert wird. Aus finanziellen Gründen ist derzeit kein eigenes Förderprogramm möglich. Der Mehraufwand für elektrische Fahrzeuge im eigenen Fuhrpark würde Einsparungen an anderer Stelle erforderlich machen.

Zahlreiche Dienststellen nutzen Carsharing (s.a. Antwort zu Frage 6). Um die Nutzung von Elektrofahrzeugen im Carsharing auszuweiten, werden neue Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum („mobil.punkte“/„mobil.pünktchen“) grundsätzlich für die Aufnahme von Ladeeinrichtungen vorbereitet.

Der Senat hält zudem den weiteren Ausbau der Elektromobilität im ÖPNV für eine wichtige Priorität, da hiermit sehr hohe Entlastungseffekte („Faktor 100“) verbunden sind.

c)

Alle Ressorts verfolgen die technische und kostenseitige Entwicklung. Es gibt aktuell keine spezifischen Ziele hinsichtlich der Erreichung eines bestimmten Anteils von Elektrofahrzeugen im Fuhrpark.

Die Polizei Bremen arbeitet aktuell an einem Elektromobilitätskonzept.

Die BSAG hat vor, bis 2025 50 Prozent der Verkehrsleistung elektrisch zu erbringen.

Die Hochschule Bremerhaven plant, dieses Frühjahr ein E-Fahrzeug mit einer Reichweite von etwa 300km anzuschaffen.

6. a) Wie bewertet der Senat den Carsharing-Pool der öffentlichen Verwaltung? b) Wer nutzt diesen Carsharing-Pool und wie ist das Nutzerverhalten? c) Welche Pläne verfolgt der Senat im Hinblick auf die Zukunft des Carsharing-Pools?

Nach Rücksprache mit dem Fragesteller wurde zum Begriff „Carsharing-Pool der öffentlichen Verwaltung“ definitorisch geklärt, dass hiermit die Nutzung gewerblicher Carsharing-Anbieter und nicht etwa ein potentiell vorhandener Fahrzeugpool der Verwaltung gemeint ist.

a)

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 geleaseten Dienstkraftfahrzeugen, insbesondere bei vergleichsweise geringer Auslastung der eigenen Fahrzeuge.

b)

Im Vergleich zu 2013 ist sowohl die Anzahl der Dienststellen als auch die Zahl der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen gestiegen, die Carsharing nutzen können.

Stand März 2017 haben 16 Dienststellen einen Vertrag mit einem Carsharing-Anbieter. Es gibt insgesamt 1315⁴ Fahrberechtigte im Vergleich zu 11 Dienststellen und 332 Fahrberechtigten im Jahr 2013.

Folgende Dienststellen und Betriebe nutzen Carsharing-Angebote in Bremen:

Einrichtung		Carsharing 2017
		Anzahl Fahrberechtigter
Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz	Alfred-Wegener-Institut	800
Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz	Hochschule Bremen	20
Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz	Gesundheitsamt Bremen	34
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr		190
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr	Amt für Straßen und Verkehr	31
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr	Bauamt Bremen-Nord	20
Senatorin für Finanzen	Immobilien Bremen	108
Senatorin für Finanzen	Finanzamt Bremerhaven	40
Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen		25
Senatorin für Soziales, Jugend, Frauen, Integration und Sport		19
Senator für Inneres	Polizei	10
Senatorin für Kinder und Bildung		8
Senator für Kultur	Landesarchäologie Bremen	5
Senator für Kultur	Staatsarchiv	3
Senator für Kultur	Stadtbibliothek Bremen	1
Bremischen Zentralstelle für die Verwirklichung der Gleichberechtigung der Frau (ZGF)		1
		1315

⁴ Das Alfred-Wegener-Institut hat die 800 Fahrberechtigten für das gesamte Institut, standortunabhängig gemeldet.

Die Nutzung von Carsharing mindert den Verwaltungsaufwand für Dienstwagennutzungen. Die Abrechnung ist deutlich weniger arbeitsaufwändig als eine eigene Fahrzeugverwaltung. Es erfolgt eine monatliche Abrechnung bei voller Transparenz der Fahrtdaten und -kosten. Alle Kostenfaktoren wie Inspektion, Reparaturen, HU etc. sind in den Nutzungsgebühren der Carsharing-Anbieter bereits enthalten.

Es entfallen auch die Stellplatzkosten für die dann nicht mehr benötigten Verwaltungsfahrzeuge, bzw. die frei werdenden Stellplätze können ggf. auch an Dritte vermietet werden.

Die Vollkosten pro km der Nutzung des Carsharing beim SUBV liegen seit vielen Jahren unter 40 ct/km.

c)

Der Senat sieht den Nutzen von Carsharing darin, das Flottenmanagement ökonomisch und ökologisch zu optimieren. Die Anzahl der eigenen (im Eigentum befindlichen oder geleasen) Pkw kann reduziert 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 Leitbild-Ziel des Senats befördert, die Anzahl der Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer bis zum Jahr 2020 auf 20.000 im Sinne einer klimafreundlichen Verkehrspolitik auszuweiten.

Zwei der drei in Bremen aktiven Carsharing-Anbieter (cambio und MoveAbout) haben auch Elektrofahrzeuge in ihrer Flotte. Alle neue mobil.punkte und mobil.pünktchen werden grundsätzlich so geplant, dass sie mit Ladeinfrastruktur aus- bzw. nachgerüstet werden können.