

E 010400  
18. Juni 2015



Herrn  
Oberbürgermeister Sven Gerich

*f* *Z 196.*

Der Magistrat

über  
Magistrat

Stadtkämmerer,  
Dezernent für Gesundheit  
und Kliniken

und

Stadtrat Axel Imholz

Herrn  
Stadtverordnetenvorsteher Wolfgang Nickel

an den Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und Be-  
schäftigung

10. Juni 2015

**Beschluss des Ausschusses für Finanzen, Wirtschaft und Beschäftigung Nr. 0330  
vom 12. November 2014  
Carsharing in der Stadtverwaltung -Antrag der Fraktionen von CDU und SPD vom  
22.05.2014 - Vorlagen-Nr. 14-F-33-0084**

***Beschluss Nr. 0330***

*Der Bericht des Magistrats (Dezernat VI) vom 03.09.2014 wird zur Kenntnis genommen.  
Stadtkämmerer Imholz sagt zu, dem Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und Beschäftigung  
im 2. Quartal 2015 erneut zu berichten.*

Der Sachstand zum Thema Carsharing ist wie folgt:

Die Kämmerei ist mit anderen Städten zum Thema Carsharing im Erfahrungsaustausch, be-  
sonders mit unseren „Nachbarn“ Mainz und Frankfurt. Da diese beiden Städte sich auch für  
das Einführen von Carsharing entschieden haben, konnten interessante aktuelle Informatio-  
nen beim Dezernat für Reformprojekte, Bürgerservice und IT der Stadt Frankfurt am Main  
und dem Hauptamt, Sachgebiet Organisation, der Stadt Mainz, eingeholt werden.

**Stadt Frankfurt:**

Derzeit erprobt die Stadt Frankfurt in einem Pilotprojekt, inwiefern sich die dienstliche Nut-  
zung eines Carsharing-Angebotes in der städtischen Verwaltungspraxis bewährt. Statt wei-  
terhin eigene Fahrzeuge zu kaufen oder zu leasen, sollen in der Erprobungsphase Fahrzeu-  
ge nach Bedarf beim Carsharing-Unternehmen Book-n-Drive gemietet werden. Gefordert  
wurde, zu prüfen, ob eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit zu erreichen sei und der CO<sub>2</sub>-  
Ausstoß zu verringern wäre. Gleichzeitig soll die städtische Mobilitätsanforderung gewähr-  
leistet bleiben.

Nur eine vergleichsweise überschaubare Anzahl der städtischen Fahrzeuge kann durch das  
Carsharing-Angebot ersetzt werden, denn der vorhandene Fuhrpark ist überwiegend funktio-  
nal ausgerichtet (Anhänger, Einsatzfahrzeuge Stadtpolizei und Feuerwehr, selbstfahrende  
Arbeitsmaschinen, Transporter etc.). Darüber hinaus besitzen die ortsansässigen Carsha-  
ring-Anbieter unterschiedliche Stärken in Sachen Verfügbarkeit, räumlicher Nähe zu einzel-

nen Dienststellen, Modellangebot usw., was nahelegt, mit allen vor Ort besonders geeigneten Anbietern individuell Verträge abzuschließen, anstatt sich stadtweit auf einen Anbieter zu festzulegen.

Über einen einjährigen Zeitraum nahmen drei Ämter an diesem Pilotprojekt teil und nutzten das Carsharing neben ihren eigenen Dienstfahrzeugen zur Abdeckung des Spitzenbedarfs. Im Vorfeld des Projektes wurden umfangreiche Informationen gesammelt. Es wurde die Art und Anzahl von Fahrzeugen an den verschiedenen Standorten untersucht und alle Fahrtbücher hinsichtlich Fahrdauer und Streckenlängen ausgewertet. Dabei ließ sich die Stadt Frankfurt von der Gesellschaft Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main (IVM GmbH) beraten. Weiterhin werden das Mobilitätsverhalten und die Akzeptanz des Carsharings im Rahmen einer Masterarbeit an der Universität Kassel untersucht.

Im Rahmen einer weiteren aktuell laufenden Untersuchung mit ausgewählten Ämtern wird das dienstliche Mobilitätsverhalten evaluiert. Parallel dazu erfolgten Bestandserhebungen und Analysen des dezentral organisierten gesamtstädtischen Fuhrparks.

In Frankfurt am Main sind konkurrierende Carsharing-Unternehmen mit teilweise gleichen, teilweise abweichenden Geschäftsmodellen (Freefloating, stationsgebunden, Mischformen) vorzufinden. Daher lässt sich die Preisgestaltung, z. B. auch wegen der Abhängigkeit vom derzeit günstigen Benzinpreis nicht verlässlich einschätzen. Nicht nur deshalb erscheint es vorteilhaft, alle Mobilitätsoptionen und die Wahl des Verkehrsmittels für Dienstgänge und -reisen im Auge zu behalten.

Auch das Potential der Einführung von Elektrofahrzeugen wird in diesem Zusammenhang derzeit geprüft. Für die üblicherweise häufig im dienstlichen Stadtverkehr verwendeten elektrisch betriebenen Kleinwagen im Mini-Fahrzeugsegment ist die Nutzenschwelle für die Ökobilanz laut dem Fraunhofer-Institut IBP beispielsweise nach einer Fahrleistung von ca. 50.000 Kilometern im Deutschen Strommix erreicht. Unter Verwendung von reinem Ökostrom bei ca. 20.000 Kilometern. Erst ab dieser Gesamtfahrleistung ist die Mehrinvestition in die derzeit im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren teureren Elektrofahrzeuge ökologisch sinnvoll.

#### **Stadt Mainz:**

Die Stadt Mainz hat ebenfalls ein Fuhrparkmanagement eingerichtet mit der Zielsetzung, die Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Auch hier stellte sich heraus, dass sich nur ein geringer Anteil des städtischen Fuhrparks für Carsharing eignet.

Im Gegensatz zur Stadt Frankfurt beschloss die Stadt Mainz das Carsharing komplett für diejenigen Fahrzeuge einzuführen, die die Voraussetzung dafür erfüllen.

- Ein Rahmenvertrag wurde mit Book-n-drive für 4 Jahre abgeschlossen ab 01.06.2015, Umfang ca. 30 Fahrzeuge
- Zentrale Ansprechpartnerin bei der Stadt Mainz erforderlich
- Book-n-Drive spielt Software bei der Stadt Mainz auf zur Buchung der Fahrzeuge
- Festlegung von 5 Standorten

In einem Jahr (2016) kann festgestellt werden, wie sich die Kosten tatsächlich entwickeln.

**Zusammenfassung:**

Beide Städte berichten übereinstimmend, dass nur ein kleiner Anteil der städtischen Fahrzeuge sich für Carsharing eignet. Durch das Outsourcen erwarten beide Städte ein Einsparpotential, bei Bewertung durch Vollkostenrechnung.

Es ist durchaus vorstellbar, dass auch die LHW mit der Unterstützung durch ein Carsharing-system Einsparungen erzielen könnte. Allerdings würde es sich höchstwahrscheinlich um geringfügige Verbesserungen handeln. Deshalb wurden diese Überlegungen in der Priorität hinter die grundsätzlichen Überlegungen zum Fuhrparkmanagement eingeordnet, da festgestellt wurde, dass im Moment andere Schwerpunkte vorrangig sind.

Im ersten Schritt stehen die Entwicklung der zukünftigen Organisation und die Beschreibung der Prozesse im Vordergrund. Um diese Schwerpunkte und Konzepte darüber hinaus abarbeiten zu können, wäre eine Projektstruktur mit entsprechender Mittelausstattung notwendig.

Durch den Erfahrungsaustausch mit der Stadt Frankfurt wurden wir auf die Gesellschaft „Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main (IVM GmbH) aufmerksam gemacht (s.o.). Diese Gesellschaft unterstützt die Kommunen, Konzepte für eine zukunftsfähige, effiziente und nachhaltige Gestaltung der Mobilität zu entwickeln und umzusetzen. Die Stadt Wiesbaden ist eine Gesellschafterin dieses Unternehmens. Dieser Ansatz passt zum Beschluss Nr. 0010 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr „Umweltfreundliches Mobilitätskonzept für den Konzern Stadt“, in dem Dez. IV beauftragt wird, ein umfassendes Mobilitätskonzept für den Konzern Stadt zu entwickeln.

Zum Beschluss Nr. 0010 stellt Dez VI/20 bereits ermittelte Informationen bzw. Erhebungen zur Entwicklung des Konzeptes Dez IV zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Axel Imholz