



Region Hannover

Der Regionspräsident

86 Fachbereich Verkehr

► **Nr. 3412 (IV) AaA**

Hannover, 1. September 2020

Antwort auf Anfragen

öffentlich

Gremium	geplant für Sitzung am	Be-schluss		Abstimmung		
		Laut Vor-schlag	abwei-chend	Ja	Nein	Enthal-tung

Car-Sharing in den Umlandkommunen Anfrage der CDU-Fraktion vom 11. Juni 2020

Sachverhalt:

Vor einem Jahr startete in Gehrden ein Carsharing-Projekt. Wer kein eigenes Fahrzeug hat, kann sich Autos teilen und kostengünstig mieten. Nun zeigen die Nutzungszahlen, dass es kaum Interesse an diesem Angebot gibt.

Folgender Presseartikel wurde zu diesem Thema in der HAZ am 28.05.2020 mit dem Titel „Ein Jahr Car-Sharing in Gehrden: Warum nutzen so wenige Bürger die Leihwagen?“ veröffentlicht:

„Es klingt nach einer guten Idee: Bürger können sich kostengünstig Autos teilen. Die vermeintlichen Vorteile: keine Anschaffungskosten für ein eigenes Auto, keine Ausgaben für Steuern, Versicherung und Instandhaltung. Die Leihautos, ein Opel Astra sowie drei Ford Fiesta, parken vor dem Rathaus. Dort müssten sie abgeholt werden, und los geht es – zumindest werktags ab 15 Uhr und am Wochenende.

Doch die Nachfrage fällt bisher ziemlich mäßig aus. Zwar werden die Fahrzeuge des von der Region unterstützten Car-Sharing-Projekts bewegt, aber nahezu ausschließlich von

den Mitarbeitern der Stadtverwaltung. Privatpersonen setzen sich so gut wie nie ans Lenkrad der bereitstehenden Autos.

Vor einem Jahr hat Flinkster, die Carsharing-Marke der Deutschen Bahn Connect GmbH, sein Angebot in Gehrden gestartet. Es wurde 2019 auf Betreiben der Region Hannover in den Umlandkommunen Gehrden, Neustadt, Burgwedel und Springe eingerichtet. Um eine wirtschaftliche Nutzung von vornherein sicherzustellen, sollten die Fahrzeuge tagsüber (bis 15 Uhr) exklusiv von Verwaltungsmitarbeitern der Stadt genutzt werden. Die Verwaltung sichert in dem Modell als sogenannter Ankerkunde die notwendige Mindestauslastung. Nach Dienstende stehen die Autos allen Bürgern zur Verfügung.

Doch die nutzen die Möglichkeit kaum. Das zeigt eine Zwischenbilanz der Region mehr als deutlich. Demnach beträgt die bisherige Auslastung bei Dienstreisen im Durchschnitt nicht mehr als 10 Prozent. 25 Prozent Belegung sind aber nötig, um das Modell wirtschaftlich zu betreiben. Die Auslastung durch Privatleute nach 15 Uhr beträgt sogar lediglich 2 Prozent. Die Zahlen sind ein Mittelwert aus den fünf an dem Angebot beteiligten Kommunen.

Gehrdens Klimaschutzmanagerin Kira Janotta malt sogar ein noch düsteres Bild für die Burgbergstadt. Zwar würden die aktuellen Daten nicht vorliegen, aber bei einer jüngsten Berechnung lag die Auslastung der Flinkster-Fahrzeuge bei 0,5 Prozent. Bei der Suche nach Gründen tut sich Janotta schwer. Möglicherweise sei das Angebot noch zu unbekannt, mutmaßt sie. Zudem besitzen die meisten Bürger eigene Fahrzeuge. Ein weiteres Hemmnis: Das Auto muss, nachdem es benutzt wurde, am Rathaus abgestellt werden. „Das Fahrzeug darf nicht mit nach Hause genommen werden“, erklärt Janotta.

Laut Janotta wäre das Angebot attraktiver, wenn es sich um E-Autos handeln würde. „Ich habe immer wieder Anfragen“, sagt sie. Auf jeden Fall will die Region im Zusammenspiel mit den Kommunen das Car-Sharing-Projekt mehr in die Öffentlichkeit tragen.

Darüber hinaus hat die Region in ihrem Bericht die Städte aufgefordert, die Fahrzeuge so zu nutzen, dass Verwaltungsmitarbeiter im Dienst möglichst vollständig auf ihre Privatfahrzeuge verzichten können. Die Region will außerdem mit einer Werbekampagne Bürger anregen, die Flinkster-Flotte zu buchen.

Vor diesem Hintergrund frage ich:

Die nachfolgenden Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. Car-Sharing in Gehrden

1.1. Warum fällt aus Sicht der Verwaltung die Nachfrage für das Car-Sharing-Projekt bisher so mäßig aus?

Das CarSharing-Angebot befindet sich noch in der Aufbauphase, die sich aufgrund der Corona-Krise verlängern dürfte. Das neue Angebot muss sich noch etablieren, was insbesondere in kleinen Kommunen, wie Gehrden, eine besondere Herausforderung darstellt.

1.2. Warum beträgt die bisherige Auslastung bei Dienstfahrten im Durchschnitt nicht mehr als zehn Prozent? Wie werden die anderen Dienstfahrten abgewickelt? Wie ist die Nutzung und Auslastung der Fahrzeuge (Zeitraum, Personen, Kilometer, eventuell Länge der Strecken)?

Die Auslastung der Dienstfahrzeuge, betrachtet auf den Zeitraum wochentags von 06:00 bis 18:00 Uhr, lag in Gehrden bisher bei 6%. Detaillierte Auslastungsdaten stehen derzeit nicht zur Verfügung. Allerdings wurden in Gehrden aktuell bereits Maßnahmen durch die Verwaltung ergriffen, um die Auslastung zu verbessern. Dazu gehört, dass der Dienstfahrzeugfuhrpark auf ein Bestandsfahrzeug reduziert wurde. Es ist noch zu prüfen, inwieweit dienstliche Fahrten mit Privat-Pkw durchgeführt werden. Die Erstellung einer Dienstanweisung zur verstärkten Nutzung der CarSharing-Fahrzeuge befindet sich ebenfalls in Arbeit.

1.3. Warum beträgt die Auslastung durch Privatleute nach 15 Uhr nur zwei Prozent (Anzahl der Fahrten und Personen)?

Dies scheint momentan in der Aufbauphase begründet zu sein. Trotz der gezielten Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit der Stationseröffnung ist der wirtschaftliche Betrieb in Kleinstädten wie Gehrden eine Herausforderung. Die Öffentlichkeitsarbeit wird auch in Zukunft einen Schwerpunkt darstellen.

Detaillierte Auslastungsdaten stehen derzeit nicht zur Verfügung.

2. Car-Sharing in den Umlandkommunen Neustadt, Burgwedel und Springe

2.1. Wie ist die Nutzung und Auslastung der Fahrzeuge in Neustadt, Burgwedel und Springe (Zeitraum, Personen, Kilometer, eventuell Länge der Strecken)?

Derart detaillierte Auslastungsdaten stehen derzeit nicht zur Verfügung.

Im ersten Halbjahr lag die Auslastung im Rahmen der dienstlichen Nutzung durchschnittlich bei:

- Neustadt 4%

- Burgwedel 9%
- Springe 5%.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Daten die Phase des Lockdowns beinhaltet und eine Messung der Auslastung durch den Dienstleister DB Connect derzeit lediglich in dem Zeitraum wochentags von 06:00 bis 18:00 Uhr dargestellt werden kann.

In einer Gesamtbetrachtung (24/7) lag die Auslastung im ersten Halbjahr durchschnittlich bei:

- Neustadt 4%
- Burgwedel 7%
- Springe 6%.

Auch diese Werte müssen in dem Kontext des Lockdowns gesehen werden.

2.2. Hält die Verwaltung es für sinnvoll, Car-Sharing in Mittelstädten der Region weiter zu fördern? Falls ja, in welcher Art und Weise und mit welchen finanziellen Mitteln?

Ja, die Verwaltung hält den Aufbau eines CarSharings im Umland für sinnvoll. CarSharing ist ein Teil der Multimodale und kann u.a. auch zur Verkehrswende beitragen. Bislang hat die Region Hannover die Fuhrparkuntersuchungen der Kommunen finanziert. Je nach Aufwand liegen die Kosten im Durchschnitt zwischen 3.000 bis 5.000 € (netto). Nach Einführung des CarSharings in 2019 gab es bereits weitere Anfragen von Kommunen. Sofern Interesse besteht und ein Antrag bei der Region Hannover gestellt wird, veranlasst die Region den Fuhrparkcheck. Weiterhin wird die Region ab 2021 Marketingbausteine entwickeln und diese den Kommunen zur Verfügung stellen. Fortlaufend gibt es Jour Fixe mit derzeitigen und zukünftigen Projektpartnern. Haushaltmittel sind aktuell in Höhe von 100 T€ in der Planung berücksichtigt.

2.3. Ist die schlechte Auslastung der Fahrzeuge mit der aktuellen Werbekampagne zu begründen?

Es wurde im Zusammenhang mit den Stationseröffnungen sehr aktiv Öffentlichkeitsarbeit betrieben. Auch für dieses Jahr ist eine weitere verstärkte Öffentlichkeitsarbeit geplant. Eine gemeinsame Werbekampagne gibt es aktuell nicht. Die Kommunen sind im Projekt gehalten, auch selbst CarSharing zu fördern. Einige Kommunen haben dies mit eigenen Plakataktionen und Pressemitteilungen getan. Weiterhin ist im Vertrag mit DB Connect ein Marketingpaket zur Einführung enthalten.

Die schlechte Auslastung hat allerdings mehrere Faktoren. Hierzu gehört insbesondere der ländliche Raum in dem das neue Angebot geschaffen

wurde. Es sind größere Anstrengungen erforderlich, um CarSharing zu etablieren.

2.4. Wie hoch sind die Gesamtkosten der Region Hannover für das bisherige Car-Sharing-Projekt?

Seit 2015 wurden mit Initiierung des Masterplans Shared Mobility bis Ende 2019 ca. 220 T€ regionsseitig finanziell aufgewendet. Mit der Drucksache 2026 (III) wurden jährlich 20 T€ p.a. und mit der Beschlussdrucksache 0334 (IV) wurden ab 2017 85 T€ p.a. im Haushalt berücksichtigt.

2.5. Wie hoch sind die Kosten für die von der Verwaltung zusätzlich angekündigte Marketingkampagne?

Die Region bereitet aktuell eine Ausschreibung für einen Rahmenvertrag Marketing vor. Über die genaue Höhe der Kosten kann daher aktuell noch keine Aussage getroffen werden.

2.6. Besteht aus Sicht der Verwaltung ein Zusammenhang zwischen der Einwohnerzahl einer Stadt und dem Erfolg von Car-Sharing?

Indirekt hat der Erfolg des CarSharings etwas mit der Einwohnerzahl einer Stadt zu tun. In kleineren Städten kann ein alternatives Mobilitätsangebot (z.B. ÖPNV, Sharingdienste) nur in einem begrenzten Maße vorgehalten werden, so dass die Haushalte regelmäßig mehrere Pkw vorhalten, um den Mobilitätsbedarf zu decken. In diesem Umfeld ist die erfolgreiche Implementierung eines CarSharing-Angebotes schwieriger als in Großstädten.

3. Mietfahrzeuge von Stadtmobil

3.1. Auf dem regionseigenen Parkplatz stehen seit längerem zwei Mietfahrzeuge von Stadtmobil: Wie ist die Nutzung und Auslastung der Stadtmobil-Fahrzeuge durch das Regionspersonal (Zeitraum, Personen, Kilometer, eventuell Länge der Strecken)?

Die beiden auf dem regionseigenen Parkplatz an der Maschstr. stehenden Carsharing-Fahrzeuge von Stadtmobil werden lediglich zur Abdeckung von Mobilitätsspitzen des zentralen Fuhrparks genutzt, um so die dienstliche Mobilität der Beschäftigten der Region Hannover auch dann gewährleisten zu können, wenn alle Fahrzeuge des zentralen Fahrzeugpools gebucht sind. Eine solche Inanspruchnahme kommt punktuell, aber regelmäßig vor.

Bei einem der beiden Stadtmobil-Fahrzeugen (Ford Fiesta) ist für die Region Hannover eine sog. Exklusivzeit eingerichtet worden. D. h. das in der Zeit von 08:00 bis 16:00 h lediglich die Region Hannover Zugriff auf dieses Fahrzeug hat.

Außerhalb dieser Zeit kann – so wie bei dem anderen dort vorhandenen Stadtmobil-Fahrzeug (Ford Focus Combi) – jederzeit jede Person dieses Fahrzeug über Stadtmobil buchen.

Die Fahrleistung schwankt sehr in den unterschiedlichen Monaten. Im Jahr 2019 wurden jedoch im monatlichen Durchschnitt ca. 850 km gefahren. Die Hauptbuchungszeit sind die dienstlichen Einsatzzeiten bis ca. 16 h.

Eine detailliertere Auswertung ist derzeit leider nicht möglich, auch keine Aussage darüber wie viele Personen hinter den Fahrten zu finden sind, da nicht personengebunden gebucht wird.

3.2. Besteht die Absicht, den regionseigenen Unternehmen Stadtmobil-Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen?

Seitens des zentralen Fuhrparks ist es weder rechtlich noch aus Datenschutzgründen möglich die Fahrzeuge von Stadtmobil zu buchen und regionseigenen Unternehmen oder Dritten zur Verfügung zu stellen.

Die Berechtigung zur Nutzung der Dienstfahrzeuge und -fahrräder des zentralen Fahrzeugpools oder der darüber gebuchten Carsharing-Fahrzeuge gilt lediglich für Beschäftigten der Region Hannover für die Ausübung Ihrer Dienstgeschäfte.

Selbstverständlich können auch die Beteiligungsunternehmen der Region Hannover Stadtmobil-Fahrzeuge nutzen. Darüber hinaus kooperiert der GVH mit Stadtmobil und bietet seinen Kundinnen und Kunden über den Mobilitäts-shop die ergänzende Nutzung von Stadtmobil an.

Anlage(n):