

Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage

- Drucksache 17/2017 -

Wortlaut der Anfrage der Abgeordneten Susanne Menge (GRÜNE), eingegangen am 16.09.2014

Neue Mobilität in der Landesverwaltung - Carsharing und Klimaschutz

Im Sinne einer Sharing Economy bietet die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen ökologische und ökonomische Vorteile. Der Trend, gemeinschaftlich Fahrzeuge zu nutzen, hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. So stieg zwischen 1997 und 2012 die Anzahl der angemeldeten Carsharing-Autos laut dem Bundesverband Carsharing von rund 30 000 auf 220 000 Fahrzeuge. Auch Unternehmen interessieren sich zunehmend für das Instrument: Laut einer Umfrage hat sich mehr als die Hälfte der Unternehmen für die Einführung des sogenannten Corporate Carsharing ausgesprochen, tatsächlich umgesetzt haben es bislang vor allem große Unternehmen, aber auch Verwaltungen in Deutschland.

Die Klimaschutzkommission in Niedersachsen hat bereits 2012 in ihrem Bericht der Landesregierung als Maßnahme der Klimaschutzverbesserung empfohlen, „CarSharing oder andere Formen der gemeinsamen Fahrzeugnutzung“ zu fördern (Bericht Februar 2012). Die Kommission schlägt ferner die „Überführung der geeigneten Fahrzeuge der landeseigenen Flotte in ein extern betriebenes CarSharing-System und (die) Förderung der Nutzung durch Mitarbeiter“ vor.

Wir fragen die Landesregierung:

1. In welcher Weise hat das Land die Idee der Klimaschutzkommission, eine Strategie zum behördeninternen Carsharing zu initiieren, aufgegriffen bzw. bereits realisiert?
2. Welche konkreten Planungen für welche Realisierungszeiträume hat die Landesregierung, um das Konzept Carsharing innerhalb der niedersächsischen Verwaltung und darüber hinaus zu unterstützen?
3. Wie viele Pkw, die sich grundsätzlich für ein behördeninternes (Landesverwaltung und nachgeordnete Behörden) Carsharing eignen, sind im Fuhrpark der Landesregierung vorhanden? An welchen Standorten befinden sich diese?
4. Wie hoch wird aus Sicht der Landesregierung der Bedarf eingeschätzt, bezogen auf die Dienstzeiten bzw. auf die Zeiten außerhalb des Dienstes?
5. Wie lange stehen Fahrzeuge der Landesverwaltung und nachgeordneter Behörden ungenutzt an ihrem Platz (Angaben bitte nach Stunden pro Monat)?
6. In welchen Behörden ist die Beschaffung der Autos bereits nach den Kriterien der CO₂-Minderungsstrategie der Landesregierung umgesetzt, und wo ist dies gegebenenfalls noch nicht geschehen?

(An die Staatskanzlei übersandt am 23.09.2014)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Inneres und Sport
- 26.34-01425 -

Hannover, den 05.11.2014

Im Rahmen der Verwaltungsmodernisierung in Niedersachsen hatte die Landesregierung am 19.12.2006 zur „Neuausrichtung der Liegenschafts-, Bau- und Gebäudeverwaltung in Niedersachsen“ den Aufbau eines zentralen Fahrdienstes - ausgehend vom Gebiet der Region Hannover - be-

geschlossen¹. In der entsprechenden Kabinettsvorlage heißt es zu Beschlusspunkt I.3.- Fahrdienst: „Die Fahrleistungen in der Niedersächsischen Landesverwaltung umfassen Personentransporte und Kurierdienste. Sie sind dezentral organisiert und beanspruchen erhebliche Personalressourcen und Sachmittel. Dieser Aufwand kann durch Zentralisierung und Privatisierung erheblich reduziert werden. Dazu wird dem MI die Errichtung eines zentralen, ressortübergreifenden Fahrdienstes übertragen, der den Einsatz von Fahrzeugen und Fahrern steuert. Mit dem Aufbau dieser Einrichtung wird in Hannover begonnen; eine Ausdehnung auf andere größere Behördenstandorte erfolgt nach erfolgreichem Abschluss.“

Als Grundlage diente das Pilotvorhaben bei der Polizeidirektion Hannover „Zentraler Fahrdienst für das Landeskriminalamt, die Polizeidirektion Hannover und die Zentrale Polizeidirektion“, welches nach erfolgreichem Abschluss entsprechend dem Errichtungserlass² am 30.11.2007 endete.

Ab 01.12.2007 wurde der Zentrale Fahrdienst Niedersachsen (ZFN) zunächst als Projekt „Aufbau und Betrieb des Zentralen Fahrdienstes Niedersachsen“ bei der Zentralen Polizeidirektion Niedersachsen (ZPD NI) angesiedelt. Die inhaltliche Aufgabenerledigung wurde von der Polizeidirektion Hannover zur ZPD NI verlagert. Gleichzeitig wurden die allgemeinen Fahrdienste für die Staatskanzlei, das Ministerium für Inneres und Sport sowie für die drei Polizeibehörden in der Region Hannover (ZPD NI, Polizeidirektion Hannover, Landeskriminalamt Niedersachsen) übernommen.

Nach Schaffung erforderlicher Rahmenregeln wurden am 01.06.2008 die Fahrdienste der Ministerien in den ZFN migriert. Die Überführung des ZFN in eine Regelorganisation erfolgte am 01.12.2008, der Projektstatus als interne Organisationsform des ZFN wurde damit beendet³. Zum 01.04.2009 erfolgte die Migration der Fahrdienste der nachgeordneten Behörden und Dienststellen im Gebiet der Region Hannover.

Außerhalb der festgelegten Migrationsplanungen erfolgte aufgrund von Kundennachfragen die Übernahme von Fahrdienstleistungen für den Landesrechnungshof zum 01.02.2009, den Landtag zum 01.05.2009 sowie der Klosterkammer Hannover zum 01.10.2009.

Entsprechend der Nutzungsregelungen für den ZFN⁴ ist dieser als Shared Service eingerichtet. Durch den Aufbau eines zentralen Dienstleisters für administrative Aufgaben zur Sicherung der Mobilität für die gesamte Landesverwaltung sollen Synergien genutzt und Einspar- und Qualitätseffekte erzielt werden.

Der ZFN deckt als zentraler Dienstleister die Mobilitätsbedarfe der Landesverwaltung im Rahmen des definierten Leistungsumfangs ab. Das sind u. a. Fahrerservice (Personenbeförderung), Selbstfahrerservice (Überlassung von Kraftfahrzeugen), Logistikservice (Post- und Kurierdienste, Materialtransporte) sowie Mitfahrzentrale (Optimierung des Fahrer- und Selbstfahrerservice). Das Angebotsprofil des ZFN richtet sich am Bedarf der Kunden aus und orientiert sich an Preisen und Qualitäten des Marktes. Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wird durch die Bündelung der Fahrbedarfe und die Optimierung der Disposition der Kundenwünsche gewährleistet. Auf die Privatisierung von Leistungen, insbesondere im Logistikbereich, und eine weitere Konzentration auf die Vermittlung von Selbstfahrerangeboten soll hingewirkt werden. Es gelten die Bestimmungen der Richtlinie über Dienstkraftfahrzeuge in der Landesverwaltung (Kfz-Richtlinie) in der jeweils geltenden Fassung.⁵

Die Behörden, Dienststellen und sonstigen Einrichtungen sind verpflichtet, die Leistungen des ZFN in Anspruch zu nehmen (Kontrahierungsverpflichtung). Der ZFN gewährleistet im Gegenzug die gewünschte Mobilität gegen Erstattung der Kosten.

¹ Beschluss d. LReg. v. 19.12.2006 – MI/MF 21 – 147-1-1 VM 3 – 27 019

² RdErl. d. MI v. 20.11.2007, Az. 02723-1/ VM 3-27019-2 (Nds. MBl. S. 1715)

³ RdErl. d. MI v. 28.10.2008, Az. P 26.22-02723-1 / VM 3-27019-2

⁴ RdErl. d. MI v. 15.12.2008, Az. P 26.22-02723-1 / VM 3-27019-2 (Nds. MBl. 2009, S. 62)

⁵ RdErl. d. MF v. 11.05.2012, Az. 12-00 50 a (Nds. MBl. 2012, S. 398)

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Durch den Aufbau eines zentralen Fahrdienstes für das Gebiet der Region Hannover hat das Land bereits seit 2010 die in Rede stehenden Ideen der Klimaschutzkommission im Hinblick auf ein behördeninternes Carsharing realisiert. Im Übrigen siehe Vorbemerkungen.

Zu 2:

Eine Ausweitung des ZFN auf weitere Oberzentren in Niedersachsen wird derzeit geprüft.

Zu 3 bis 5:

Im Rahmen der Prüfung (siehe Frage 2) werden die Kapazitäten des Ist-Bestandes an Sach- und Personalressourcen aktuell ermittelt.

Zu 6:

Nach Nummer 1.2 der Richtlinie über Dienstkraftfahrzeuge in der Landesverwaltung (Kfz-Richtlinie)⁶ werden Dienstkraftfahrzeuge grundsätzlich vom Logistik Zentrum Niedersachsen (LZN) entsprechend den Anforderungen der mittelbewirtschaftenden Dienststellen beschafft. Nach Nummer 1.4 der Kfz-Richtlinie müssen bei der Auswahl der zu beschaffenden Dienstkraftfahrzeuge Energieverbrauch und Umweltauswirkungen angemessen berücksichtigt werden (vgl. § 4 Abs. 7 bis 10 der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge [Vergabeverordnung - VgV] in der jeweils geltenden Fassung)⁷. Dies in Verbindung mit Nummer 2 Beschaffungsordnung des Logistik Zentrum Niedersachsen⁸ stellt sicher, dass der gesamte Kraftfahrzeugbedarf des hier genannten Geltungsbereiches (unmittelbare Landesverwaltung) unter Beachtung der lebenszyklusorientierten Umweltauswirkungen beschafft wird. Dabei fließen Umwelt- und klimaschutzrelevante Aspekte - wie z. B. Kraftstoffverbrauch, CO₂- und Partikelemission - in Form der durch die EU-Kommission empfohlenen Lebenszykluskostenrechnung in angemessener Form bei allen Verfahren und in allen Bereichen in die Zuschlagsbewertung ein. Das Verfahren hierzu regelt das LZN.

Das LZN hat mittlerweile insgesamt ca. 20 Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (rein elektrisch und Hybrid) beschafft. Die Tendenz ist steigend.

Boris Pistorius

⁶ a.a.O.

⁷ Vergabeverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Februar 2003 (BGBl. I S. 169), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 15. Oktober 2013 (BGBl. I S. 3854) geändert worden ist

⁸ Anlage 2 des RdErl. d. MI v. 8. 3. 2013, Az. 44.08-01519/08 (Nds. MBl. 2013, S. 276)