

# MITTEILUNGSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: M 17/0234</b>
<b>15 - Nachhaltiges Norderstedt</b>			<b>Datum: 30.05.2017</b>
<b>Bearb.:</b>	<b>Haß, Christine</b>	<b>Tel.: -366</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>	<b>15 Frau Haß/Ja</b>		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr</b>	<b>01.06.2017</b>	<b>Anhörung</b>
<b>Stadtwerkeausschuss</b>	<b>14.06.2017</b>	<b>Anhörung</b>

**Attraktivitätssteigerung von Carsharing und Elektromobilität, Ausarbeitung der Verwaltung zum Antrag der CDU-Fraktion im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr vom 03.11.2016 (TOP 5)**

Die CDU-Fraktion stellte in der Sitzung am 3.11.2016 folgenden Antrag:  
Die Verwaltung wird gebeten, Konzepte zur Umsetzung einer Aufstockung der Carsharing-Flotte auf 50 Fahrzeuge (der größere Anteil rein elektrisch betriebene Fahrzeuge alle weiteren Hybridfahrzeuge) auszuarbeiten und diese dem Ausschuss vorzustellen.

Dabei sollen u. a. folgende Punkte Berücksichtigung finden:  
 Betreiber (Stadt, Stadtwerke, Eigenbetrieb oder Fremdfirma)  
 Standorte und Aufteilung  
 Geozonen (Verknüpfung mit Hamburg) mit flexiblen Abgabestationen  
 Fördermaßnahmen zur Steigerung der Attraktivität  
 Einbindung von Bundesfördermitteln  
 Benötigte Haushaltsmittel  
 Elektrofahrzeuge mit 100 % erneuerbarer Energie betrieben werden.

Die Verwaltung antwortet hierzu:

Die Ausarbeitung der gewünschten Konzepte ist extrem zeitaufwändig. Die verschiedenen Variablen und die Abhängigkeiten von externen Partnern erschweren die Entwicklung von stimmigen Konzepten. Gegenwärtig kann über folgende Erkenntnisse berichtet werden:

**Betreiber**

Als Fremdfirmen kommen mehrere Betreiber in Frage, die deutschlandweit etablierte Systeme von Car-Sharing-Flotten anbieten und gezeigt haben, dass sie diese über einen gewissen Zeitraum hinweg zuverlässig betreiben können. Kontaktiert wurden die bereits in Norderstedt präsenten Marktführer im stationsgebundenen Car-Sharing (Greenwheels) und die beiden großen Betreiber von Free floating-Systemen (Car2go und Drive now). Ergänzend wurden auch die Stadtwerke Norderstedt und die EGNO als potenzielle Betreiber angesprochen.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--------------------------------------------------------------	---------------------	-------------------

<b>Betreiber</b>	<b>Aussage</b>
Greenwheels	Greenwheels kann sich vorstellen, eine Car-Sharing-Flotte mit 50 sowohl herkömmlich als auch elektronisch angetriebenen Fahrzeugen in Norderstedt zu betreiben. Die Stadt Norderstedt müsste die Wirtschaftlichkeit der Stationen garantieren bzw. den Differenzbetrag ausgleichen (vgl. benötigte Haushaltsmittel)
Car2go	Car2go antwortet wie folgt: „Im Moment läuft die Evaluierung unseres Geschäftsgebietes. Im Zuge dessen wird auch eine Erweiterung des Hamburger Geschäftsgebietes um Teile von Norderstedt bewertet. Der Prozess wird voraussichtlich Ende Juni abgeschlossen sein.“
Drive now	Drive now wird keine Angebot abgeben und begründet das folgendermaßen: Die Anfrage wurde bereits intern geprüft und entsprechend bewertet. Eine Anbindung der Stadt Norderstedt kann derzeit leider nicht realisiert werden. Der Vorschlag wird aber aufgenommen und bei den internen Abstimmungen regelmäßig neu bewertet.
Stadtwerke Norderstedt	Herr Seedorff antwortet für die Stadtwerke wie folgt: Um die Qualität des nachhaltigen Mobilitätsangebotes in Norderstedt zu verbessern, könnten die Stadtwerke Norderstedt durch Bereitstellung von eigenen Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien und Einbringung in einen Car-Sharing-Pool zum Beispiel zusammen mit anderen Norderstedter Unternehmen die Rolle eines Poolmanagers übernehmen. Die Aufgaben würden bestehen in: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsatzplanung Fahrzeuge</li> <li>• Standort- und Lademanagement</li> <li>• Wartung und Pflege Fahrzeuge</li> <li>• Administratives Fuhrparkmanagement</li> </ul> Das Geschäftsmodell für einen – in das Konzept einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie eingebetteten – von den Stadtwerken Norderstedt betriebenen Fahrzeugpool müsste beinhalten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Allgemeine Regeln und Bedingungen für die Gewährleistung von Mobilität (Stadtentwicklung),</li> <li>• Regeln für die Bereitstellung von Fahrzeugen in den Pool, kommerzielle Beteiligung der Pool-Mitglieder an möglichen Erfolgen,</li> <li>• Nutzungsbedingungen für die Verkehrsteilnehmer.</li> </ul>
EGNO als Eigenbetrieb	Herr Bertermann antwortet für die EGNO wie folgt: „Ich kann nicht erkennen, dass die beschriebene Aufgabe zum Aufgabenspektrum der EGNO zählen könnte. Dafür gibt es sicherlich im Konzern Stadt oder auch extern andere, die eher in Frage kommen.“
Stadtverwaltung Norderstedt	Die Stadtverwaltung sieht sich laut Herrn Grote in diesem Vorhaben als Kooperationspartnerin bzw. als eine Partnerin, die finanzielle Unterstützung leisten kann. Eine Trägerschaft für dieses Vorhaben ist nicht sinnvoll. Zusätzlich zur finanziellen Unterstützung ist eine ideelle Unterstützung durch Werbemaßnahmen, Flächenbereitstellung sowie Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur denkbar.

## Standorte und Aufteilung

Eine Standortprüfung für stationsbasierte Modelle kann erst dann erfolgen, wenn die endgültige Anzahl der Stationen feststeht. Eine Ausweitung der bestehenden Flotte aus 5 Fahrzeugen wird nicht zu 45 weiteren Standorten führen, sondern ein Angebot von mehreren Fahrzeugen an gut frequentierten Standorten vorsehen, um die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, dass dort möglichst immer ein Fahrzeug ausleihbar ist. Attraktive Standorte für Car-Sharing sind hoch verdichtete Wohnquartiere, die Mobilsterne sowie weitere zentrale ÖPNV-Verknüpfungspunkte.

Bei einem Free Floating-System muss das entsprechende Geschäftsgebiet in Abstimmung mit dem jeweiligen Anbieter / der Anbieterin definiert werden. Hierfür sind bereits die Randbereiche Hamburgs für die etablierten Anbieter nicht attraktiv genug. Für ein Free Floating-System erübrigt sich die Standortsuche, weil die Fahrzeuge im Geschäftsgebiet auf allen freien Parkplätzen abgestellt werden können.

## Geozonen

Flexible Abgabestationen wären nur mit Car2go zu realisieren.

## Fördermaßnahmen zur Steigerung der Attraktivität

Ein erster Baustein zur Förderung der Attraktivität ist die verbesserte Information über eine intensive Öffentlichkeitsarbeit. Das bestehende, stationsbasierte System wird bereits über die städtische Internetseite, über den Internetauftritt von Greenwheels und Flyer beworben, die im Rathaus kostenlos erhältlich sind.

Zudem ist Norderstedts Car-Sharing-Angebot bereits jetzt Bestandteil der kontinuierlich durchgeführten umweltfreundlichen Mobilitätsberatung („Dialogmarketing“), die wir den erfahrungsgemäß besonders aufgeschlossenen Bevölkerungsgruppen anbieten.

Zusätzlich kann als ein weiteres Element die stärkere Zusammenarbeit zwischen der Stadtverwaltung und der Wohnungswirtschaft aber auch anderen Unternehmen eingesetzt werden. Erste Ansätze dazu gibt es über städtebauliche Wettbewerbe und Auflagen zur gerne in Anspruch genommenen Einsparung von Kfz-Stellplätzen (die allerdings nur bei stationsgebundenen Systemen nachweisbar ist und beispielsweise in Bremen gezielt zur Kostensenkung für die Stadt genutzt wird). Damit das Instrument die gewünschte Wirkung einer Reduzierung des Stellplatzbedarfs hat, müssten die erzielten Effekte evaluiert werden und eine Nachbesserungspflicht für die Investoren bei Zielverfehlung vereinbart werden.

## Einbindung von Bundesfördermitteln

Eine Anfrage beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu eventuell vorhandenen Fördermöglichkeiten blieb bis heute unbeantwortet.

Die Einwerbung von Fördermitteln über die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative ist laut Förderbedingungen ausgeschlossen.

Für Elektrofahrzeuge gibt es eine Bundesförderung in Höhe von 2.000 € (voll elektrisch) bzw. 1.500 € (Hybridfahrzeuge), die von den Herstellern zu verdoppeln ist. Das kann den finanziellen Mehraufwand gegenüber einem herkömmlichen Antrieb nicht ausgleichen und hat bislang wenig Wirkung erzielt. Zudem sind Kommunen nicht antragsberechtigt.

Der Förderfond Nord sieht keine Fördermöglichkeit bei der Erweiterung der Car-Sharing-Flotte bzw. bei der Umstellung des Car-Sharing-Fuhrparks auf Elektromobilität.

Für Elektroladestationen gibt es folgende Fördermittel vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Normalladepunkte bis einschließlich 22 kW werden gefördert mit einem prozentualen Anteil von

- maximal 60 % bis höchstens 3.000 € pro Ladepunkt

Schnellladepunkte werden gefördert mit einem prozentualen Anteil von

- maximal 60 % bis höchstens 12.000 € für Ladepunkte kleiner als 100 kW,
- maximal 60 % bis höchstens 30.000 € für Ladepunkte ab einschließlich 100 kW.

Ergänzend wird der Netzanschluss pro Standort gefördert mit einem prozentualen Anteil von

- maximal 60 % bis höchstens 5.000 € für den Anschluss an das Niederspannungsnetz,
- maximal 60 % bis höchstens 50.000 € für den Anschluss an das Mittelspannungsnetz.

### Benötigte Haushaltsmittel

Die Kostenkalkulation basiert auf den Angaben von Greenwheels, die bislang als einzige eine konkrete Bereitschaft bekundet haben und Zahlen nennen. Es wurden folgende Daten für die Grundkalkulation herangezogen:

- 1 Auto kostet pro Monat 300 € abzüglich der eingefahrenen Erlöse. 50 Autos kosten demnach maximal 15.000 € pro Monat. Das sind pro Jahr maximal 180.000 €.
- Der Auslastungsgrad liegt in NOR derzeit bei 5,52 % (niedrigste Auslastung) bis 16,25 % (höchste Auslastung) gemittelt über das Jahr.
- Ab einem Auslastungsgrad von 12% trägt sich in Abhängigkeit von den Tarifen der Nutzerinnen und Nutzer das System selbst.
- Da die Veränderung des Auslastungsgrades bei einer starken Erhöhung des Angebots derzeit nicht seriös vorhergesagt werden kann, wird eine Kalkulation unter der Annahme vorgenommen, dass der Auslastungsgrad im Vergleich zu den bisherigen Norderstedter Erfahrungen konstant bleibt.

	<b>Annahme bisheriger Durchschnitt</b>	<b>Annahme bisheriges Minimum</b>	<b>Annahme bisheriges Maximum</b>
<b>Auslastung in %</b>	10,89	5,52	16,25
<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	50	50	50
<b>Umsatz der Fahrzeugflotte je Prozent Auslastungsanteil</b>	538 €	538 €	538 €
<b>Umsatz der Fahrzeugflotte pro Monat (variierend nach Auslastungsannahme)</b>	5.859 €	2.970 €	8.743 €
<b>Fahrzeugkosten pro Monat (300 €)</b>	15.000 €	15.000 €	15.000 €
<b>Jahresfehlbetrag</b>	<b>-109.694</b>	<b>-144.363</b>	<b>-75.090</b>

### Elektrofahrzeuge, die mit 100 % erneuerbarer Energie betrieben werden.

Greenwheels hat mehrjährige Erfahrungen mit dem Angebot und Betrieb eines Elektro-Car-Sharings.

Aktuell betreibt Greenwheels keine Elektrofahrzeuge in ihrem Standardangebot, da diese unter Einbezug der Beschaffungskosten und des Umsatzpotentials betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll eingesetzt werden können.

Im konkreten Fall würde der Einsatz von Elektrofahrzeugen (Volkswagen e-up!) gegenüber herkömmlich angetriebenen VW up! die direkten Fahrzeugkosten um ca. 180 € pro Fahrzeug

pro Monat verteuern. Ein zusätzliches Umsatzpotential durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen sieht Greenwheels nicht, erfahrungsgemäß werden Elektrofahrzeuge eher weniger als „reguläre“ Fahrzeuge genutzt, da sich die Nutzerinnen und Nutzer hinsichtlich der Reichweite und des Handlings der Elektrofahrzeuge unsicher sind. Aus einer integrierten Nachhaltigkeitsbetrachtung heraus ist ein elektrischer Antrieb von Pkw für die nächsten 1-2 Jahrzehnte zudem fragwürdig.

Falls dennoch eine Entscheidung für eine elektrische betriebene Fahrzeugflotte fallen sollte, dann könnte der Aufbau und die Pflege der Ladesäulen auch als Auftrag an Greenwheels (in Zusammenarbeit mit der Stadt Norderstedt) vergeben werden. Die Kosten für eine elektrisch betriebene Car-Sharing-Flotte sind unbekannt.

Die Grundkalkulation hierfür basiert auf Angaben von Greenwheels:

- 1 Auto kostet pro Monat 540 € abzüglich der eingefahrenen Erlöse. 50 Autos kosten maximal 27.000 € pro Monat. Das sind pro Jahr maximal 324.000 €.
- Der Auslastungsgrad liegt in NOR derzeit bei 5,52% (niedrigste Auslastung) bis 16,25% (höchste Auslastung) gemittelt über das Jahr; das dürfte aufgrund der noch geringeren Akzeptanz kaum zu halten sein.
- Ab einem Auslastungsgrad von 12% trägt sich das System selbst.
- Zusätzliche Kosten zur Installation der Ladesäulen müssten im ersten Jahr addiert werden. Die Kosten für eine Ladesäule liegen bei 15.000 € pro Station. Für 50 Ladesäulen liegen die einmaligen Investitionskosten bei ca. 750.000 €.
- Da die Veränderung des Auslastungsgrades bei einer starken Erhöhung des Angebots derzeit nicht seriös vorhergesagt werden kann, wird eine Kalkulation unter der – in diesem Fall eher unwahrscheinlichen - Annahme vorgenommen, dass der Auslastungsgrad im Vergleich zu den bisherigen Norderstedter Erfahrungen konstant bleibt.

	<b>Annahme bisheriger Durchschnitt</b>	<b>Annahme bisheriges Minimum</b>	<b>Annahme bisheriges Maximum</b>
<b>Auslastung in %</b>	10,89	5,52	16,25
<b>Anzahl Fahrzeuge</b>	50	50	50
<b>Umsatz der Fahrzeugflotte je Prozent Auslastungsanteil</b>	538 €	538 €	538 €
<b>Umsatz der Fahrzeugflotte pro Monat (variierend nach Auslastungsannahme)</b>	5.859 €	2.970 €	8.743 €
<b>Fahrzeugkosten pro Monat (540 €)</b>	27.000 €	27.000 €	27.000 €
<b>Jahresfehlbetrag</b>	<b>-253.694</b>	<b>-288.363</b>	<b>-219.090</b>