

Beschlusskontrolle:

1. Fuhrpark

Die Bürgerschaft beschließt, dass die Fahrzeuge der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sowie ihrer Eigenbetriebe und –gesellschaften durch ein einheitliches Fuhrparkmanagement zu betreiben sind. Für weitere Gesellschaften mit mittelbarer oder unmittelbarer städtischer Beteiligung soll geprüft werden, ob sie in das Fuhrparkmanagement einbezogen werden könnten.

Es gab den Versuch durch die SWG, die Möglichkeiten eines solchen Fuhrparkmanagements zu etablieren.

Die großen Akteure haben sehr unterschiedliche Strukturen und Anforderungen an ihre Fuhrparke.

Ein Zusammenführen zu einem großen Fuhrpark wird derzeit von allen Beteiligten als finanziell, personell und auch ökologisch schwierig eingestuft.

Es wird vorerst zentralisierte Einzellösungen geben.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt einen geeigneten Träger für dieses Fuhrparkmanagement zu identifizieren. Hierbei sind Varianten zu prüfen in denen die Stadt selbst den Fuhrpark verwaltet, dies einem städtischen Eigenbetrieb überlässt oder das Management an Dritte abgibt.

Unter wirtschaftlichen Aspekten ist derzeit noch kein geeigneter Träger verfügbar. Der Einzige Anbieter mit genügend „ManPower“ im lokalen Interesse wäre der Greifswalder Verkehrsbetrieb. Dieser ist aber über den öDA für den ÖPNV an den Landkreis gebunden und darf nicht ohne weiteres ein neues Geschäftsfeld eröffnen. Ohnehin wäre ein solcher Dienstleistungsauftrag Vergabepflichtig.

Weiterhin wird der Oberbürgermeister beauftragt Standards für die die künftige Entwicklung des Fuhrparks zu erarbeiten und sich hierbei an der Verordnung (ER) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] orientieren, die ab 2020 bei Neufahrzeugen einen Flottenausstoß von 95g CO₂ pro Kilometer vorschreibt.

Unsere momentanen Erfahrungen mit der Zentralisierung unseres Fuhrparkes und der Beschaffung von Elektroautos und Ladesäulen wird die Beschaffung von Neufahrzeugen grundlegend ändern und sich daran orientieren.

Der Oberbürgermeister wird außerdem beauftragt, die Beschaffungsrichtlinie für Fahrzeuge der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zu überarbeiten und dem Ausschuss für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung vorzulegen.

Unsere momentanen Erfahrungen mit der Zentralisierung unseres Fuhrparkes und der Beschaffung von Elektroautos und Ladesäulen wird wahrscheinlich auch zu einer Überarbeitung der Beschaffungsrichtlinie führen.

Der Oberbürger wird beauftragt ein Konzept für die Weiterentwicklung des betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Mitarbeiter der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vorzulegen. Hierzu sind bestehende Bedarfsanalysen zu überarbeiten. In diesem Konzept sind neben dem PKW-Fuhrpark auch die Nutzung des ÖPNV sowie von Fahrrädern mit und ohne unterstützenden Elektroantrieb zu berücksichtigen.

Im Zuge der Vorbereitungen für die Optimierung unseres Fuhrparkes haben wir eine solche Analyse durchführen lassen. Diese war für die Inanspruchnahme von Fördergeldern für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen ohnehin notwendig (Masterplan 100% Klimaschutz).

2. Geteilte Mobilität

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, bis zum 31.12.2017 ein Konzept zur „geteilten Mobilität“ für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald zu entwickeln. Insbesondere soll das bestehende CarSharing-Angebot ausgeweitet werden. Folgende Parameter sind für das Gesamtkonzept zu prüfen.

Wir haben kein spezifisches Konzept in textlicher Form erarbeitet. Dennoch sind wir, auch im Rahmen anderer Aktivitäten, an dem Thema dran. (siehe Fuhrpark bspw.)

Duale Fahrzeugnutzung: Teile des städtischen Fuhrparks sollen außerhalb der Geschäftszeiten als CarSharing-Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Eine Nutzung der Städtischen Fahrzeugflotte durch die Mitarbeiter nach Feierabend wurde vom KSA geprüft und ist grundsätzlich möglich.

Eine Nutzung durch dritte wurde nicht abschließend geprüft aber grundsätzlich als rechtlich schwierig angesehen. Das schließt bspw. auch die unklare personelle Bedienung des Fuhrparkes außerhalb der Geschäftszeiten ein.

Es soll eine größere Vielfalt an Fahrzeugklassen für das CarSharing zur Verfügung stehen um unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Der städtische Fuhrpark bedient das (siehe oben).

Privates und gewerbliches Carsharing können wir als Stadt nur unwesentlich beeinflussen. Angebot und Nachfrage würden die Vielfalt regeln.

Die Flotte soll auch Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb und/oder Hybridantrieb beinhalten. Entsprechende Ladestationen sollen mit Strom aus Kraft-Wärme-Kopplung oder Strom aus regenerativen Quellen betrieben werden.

Das wird beim Städtischen Fuhrpark umgesetzt. Andere Fuhrparke erfahren ähnliche Entwicklungen (bspw. SWG Fuhrpark)

Entsprechend der Förderung von E-Mobilität im Rahmen des CarSharings, des Fuhrparkmanagements und des betrieblichen Mobilitätsmanagements soll parallel eine grundlegende Ladeinfrastruktur aufgebaut werden. Im Sinne der Öffentlichkeitsarbeit soll jedoch auch die Schaffung eines CarSharing-Standorts mit E-Ladesäule am Marktplatz geprüft werden.

Der Aufbau der Ladeinfrastruktur wird gesamtstädtisch gerade konzeptionell bearbeitet. Da wird u.a. auch das Thema Carsharing mitgedacht.

Die Standorte für CarSharing-Fahrzeuge sollen vielfältiger werden. Insbesondere in Bereichen mit hoher Bevölkerungsdichte (Schönwalde I und II, Ostseevierviertel) sollen Standorte entwickelt werden.

Wir haben nur bedingt Einfluss – können nur an private herantreten und vermitteln. Für öffentliche Stellflächen gilt derzeit (Aussage vom Rechtsamt):

kurz: die Gesetzeslage in Mecklenburg-Vorpommern lässt die dauerhafte Zuweisung oder Überlassung eines öffentl. Parkplatzes, einem CarSharing-Unternehmen derzeit nicht rechtssicher zu.

Auf Bundesebene hat man durch das Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) vom 05.07.2017 bereits eine entsprechende Rechtsgrundlage für Bundesstraßen geschaffen. Wenngleich noch nicht abschließend die erforderlichen Grundlagen durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geschaffen wurden.

Das Land Thüringen hat entsprechendes Landesrecht zur Regelung von CarSharing-Parkplätzen auf eigenem Gebiet geschaffen.

Einen entsprechenden erfolgreichen Vorstoß gab es in M-V bislang nicht. Ein vergleichbarer Antrag vom 13.07.2017 (Drucksache 7/1053) wurde seinerzeit in den Verkehrsausschuss überwiesen und blieb nach meiner Erkenntnis bislang ohne Ergebnis.

Die Tarife des CarSharings sollen vielfältiger werden, um Bedarfen unterschiedlicher Nutzer (Gelegenheitsnutzer, Vielnutzer) gerecht zu werden. Eine Kombination aus Tarifen für das CarSharing und den Öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen einer Mobilitätskarte soll geprüft werden.

Das ist eine rein gewerbliche Angelegenheit.

Das Buchungs- und Belegungssystem muss verbessert werden. Kunden sollen einfach herausfinden können, welche Fahrzeuge an welchen Standorten und zu welchen Zeitpunkten verfügbar sind. Zu diesem Zweck sollte auch eine Applikation für mobile Endgeräte verfügbar sein.

Das ist eine rein gewerbliche Angelegenheit.

Es soll geprüft werden, ob eine Kooperation mit Umlandgemeinden oder auch mit der Hansestadt Stralsund möglich und sachdienlich ist.

Im Rahmen der Planungen für den Städtischen Fuhrpark gab es einen Erfahrungsaustausch mit Stralsund. Die Klimaschutzteams von Stralsund und Greifswald stehen in Kontakt.

Für das CarSharing-Angebot muss ein Marketingkonzept entwickelt und umgesetzt werden.

Das ist eine rein gewerbliche Angelegenheit.

Zusätzlich soll geprüft werden, ob die Stadt auch private CarSharing-Angebote fördern oder unterstützen kann.

Wir sehen hier bisher noch keine Möglichkeiten.

Die Nutzung des bestehenden CarSharing-Angebots soll evaluiert und diese Evaluation mit der Verbesserung des Angebots im Hinblick auf die Ziele des CarSharings fortgeführt werden.

Das standortgebundene Car Sharing Angebot bietet derzeit 6 Stationen (Freizeitbad - Pappelallee 3-5, Ernst-Thälmann-Ring 48-50, Franz-Mehring-Straße 49-51, Lomonossowallee 33-34, Parkplatz am Bahnhof - Bahnhofstraße 42, Parkplatz am Theater - Martin-Andersen-Nexö-Platz). Mitgliedern der WGG und Mietern der WVG bieten sich dabei besondere Angebote.

Ähnlich dem CarSharing-System soll komplementär ein Leihsystem für Lastenräder entwickelt werden.

Das ist eine rein gewerbliche Angelegenheit.

Es gibt Abstimmungen mit Usedom Rad.

Weiterhin soll geprüft werden, ob für das Gesamtprojekt oder Teile des Konzeptes sowohl in der Planung, als auch in der Umsetzung Förderungen durch Programme des Landes, des Bundes oder der Europäischen Union möglich sind.

Wir prüfen in jedem Projekt die aktuellen Fördermöglichkeiten im Rahmen unsere Möglichkeiten.