5. September 2023

**Schriftliche Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anke Frieling und Richard Seelmaecker (CDU) vom 28.08.2023**

**und Antwort des Senats**

**- Drucksache 22/12766 -**

Betr.: Wie steht es um das Parken von car-sharing an E-Parkplätzen in Hamburg?

Einleitung für die Fragen:

Immer mehr Menschen in Hamburg schaffen sich ein E-Auto an. Um der absehbar weiter steigenden Anzahl an E-Autos gerecht zu werden, bedarf es einer massiven Ausweitung der städtischen Ladeinfrastruktur. Leider scheitert der Senat hier völlig. Eine Anfrage (Drs. 22/12501) der CDU-Bürgerschaftsfraktion aus dem Juli 2023 zeigt das ganze Ausmaß der katastrophalen Senatsbilanz: Im zweiten Quartal 2023 wurden lediglich 19 AC-Lader stadtweit in Betrieb genommen. Schnelllader wurden überhaupt nicht errichtet. 42 der 60 vorhandenen DC-Lader in Hamburg, bzw. 70%, waren im Juli 2023 defekt. Auch der Ausbau der vom Senat angepriesenen HPC-Lader findet faktisch nicht statt. Aktuell gibt es in der gesamten Stadt nur 11 dieser Ladesäulen. Nicht zuletzt aufgrund dieses Scheiterns gesteht der Senat ein, dass der Ausbau einer leistungsfähigen öffentlichen Ladeinfrastruktur eine „gemeinsame Aufgabe des öffentlichen sowie privaten Sektors“ sei. Kurzum: Hier soll Verantwortung auf den privaten Sektor abgeschoben werden. Vor diesem Hintergrund ist es besonders bemerkenswert, dass seit einiger Zeit die Anbieter von car-sharing Fahrzeugen beim Abstellen der Fahrzeuge prioritär behandelt werden. An manchen Tagen werden Ladesäulen stundenlang von car-sharing Autos blockiert, während Individual-Autobesitzer/innen verzweifelt um den Block kurven, in der Hoffnung, dass endlich jemand das Auto mietet. Dies sorgt in der Bevölkerung für großen Unmut.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der Stromnetz Hamburg GmbH (SNH) wie folgt:

1. Wie viele car-sharing-Fahrzeuge gibt es aktuell (Stand 28.08.2023) in Hamburg (wenn möglich bitte nach Anbieter und Fahrzeugtyp auflisten)? Wie viele dieser Fahrzeuge werden (voll-)elektrisch betrieben?

Die Daten für Anbieter von Freefloating-Fahrzeugen werden zum Stichtag 31. Juli 2023 aufgelistet, da diese Daten nur monatsweise vorliegen.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Anbieter Freefloating(Stichtag 31. Juli 2023) | ShareNow | MILES | Sixt Share |
| Verbrenner | 538 | 2.041 | 208 |
| Elektro | 153 | 1.724 | 181   |
| Hybrid | 0 | 0 | 2 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Anbieter stationsbasiert(Stichtag 28. August 2023) | cambio | flinkster |
| Verbrenner | 197 | 16 |
| Elektro | 15 | 0 |
| Hybrid | 0 | 0 |

1. Wie viele Beschwerden über zugeparkte E-Parkplätze durch car-sharing Fahrzeuge gab in den Jahren 2020-2023 (bitte per Monat auflisten)?

Im Beschwerdemanagement des für das Parkraummanagement zuständigen Landesbetriebs Verkehr ist zwischen 2020 und 2023 keine Beschwerde im Sinne der Fragestellung erfasst. Mündliche Beschwerden, z.B. direkt an Parkraummanager:innen bei der Kontrolle werden nicht erfasst.

Mit Stand 29. August 2023 liegen der Dienststelle Beschwerdemanagement und Disziplinarangelegenheiten der Polizei für den erfragten Zeitraum acht Beschwerden oder Anliegen im Sinne der Fragestellung vor. In nicht genannten Monaten sind keine Beschwerden oder Anliegen eingegangen.

|  |  |
| --- | --- |
| **Monat** | **Anzahl** |
| Februar 2021 | 1 |
| April 2021 | 2 |
| Mai 2021 | 1 |
| September 2022 | 1 |
| November 2022 | 1 |
| Dezember 2022 | 1 |
| Februar 2023 | 1 |

Statistische Daten zu an den Polizeikommissariaten eingegangenen Hinweisen und Beschwerden im Sinne der Fragestellung werden von der Polizei darüber hinaus nicht erhoben.

Bei der Behörde für Wirtschaft und Innovation sowie beim zuständigen Betreiber SNH sind folgende Beschwerden eingegangen (in nicht genannten Monaten sind keine Beschwerden eingegangen):

|  |  |
| --- | --- |
| **Monat** | **Anzahl** |
| November 2020 | 2 |
| Dezember 2020 | 1 |
| April 2021 | 2 |
| September 2021 | 1 |
| Oktober 2021 | 1 |
| Dezember 2021 | 2 |
| Januar 2022 | 1 |
| Februar 2022 | 1 |
| Juni 2022 | 1 |
| Juli 2022 | 1 |
| November 2022 | 1 |
| Dezember 2022 | 4 |
| Januar 2023 | 2 |
| März 2023 | 1 |
| April 2023 | 1 |
| Mai 2023 | 1 |
| Juli 2023 | 1 |

1. Ist dem Senat bekannt, wie lange die Fahrzeuge von car-sharing Anbietern durchschnittlich auf E-Parkplätzen parken? Wenn ja: wie lange? Wann wurde dies wie, durch wen, wo gemessen? Wenn nein: Warum werden keine Daten diesbezüglich erhoben?

Die durchschnittliche Parkdauer von Carsharing-Fahrzeugen an öffentlichen Ladesäulen ist nicht bekannt. Es werden lediglich Ladevorgänge erfasst, die aber keinem spezifischen Fahrzeug zugeordnet werden können. Im Übrigen besteht keine Notwendigkeit zur Erfassung dieser Daten.

1. Bezahlen die Anbieter oder einer der Anbieter von car-sharing Fahrzeugen die Stadt für die Möglichkeit car-sharing-Fahrzeuge überall kostenlos abstellen zu können? Wenn ja: welche Summe müssen die car-sharing Anbieter pro Fahrzeug entrichten? Auf welcher rechtlichen Grundlage beruht die Genehmigung?

Die Carsharing-Anbieter können gemäß Carsharinggesetz Erleichterungen für das Parken erhalten. In Hamburg sind diese Regelungen in der Hamburger Parkgebührenordnung (ParkGebO) verankert.

§ 1 Absatz 4 ParkGebO: „Für das Parken elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne von § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), die nach § 9a Absätze 2 und 4, jeweils auch in Verbindung mit § 9a Absatz 5 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), zuletzt geändert am 31. Juli 2017 (BGBl. I S. 3090), gekennzeichnet sind, wird bei Verwendung der Parkscheibe keine Gebühr erhoben. Diese Gebührenbefreiung endet mit Ablauf des 31. Dezember 2026.“

§ 1 Absatz 5 ParkGebO: „Für das Parken von gekennzeichneten Carsharingfahrzeugen im Sinne der §§ 2 und 4 des Carsharinggesetzes vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), geändert am 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328, 1366), kann die Zahlung der Parkgebühren in Form einer Jahrespauschale je Fahrzeug erfolgen. Die Pauschale beträgt:

a) 180 Euro je Jahr für das Parken ohne Höchstparkdauer ausschließlich in einem bestimmten Bewohnerparkgebiet oder einem von der zuständigen Behörde definierten Gebiet,

b) 1 000 Euro je Jahr für das Parken auf allen gebührenpflichtig bewirtschafteten Parkplätzen im öffentlichen Raum.

Carsharingfahrzeuge, die zugleich die Voraussetzungen des Absatzes 4 erfüllen, sind beim Parken an Parkscheinautomaten von der Zahlung der Parkgebühren und der Verwendung der Parkscheibe befreit. Diese Befreiung endet mit Ablauf des 31. Dezember 2026. Die Befreiung von der Verwendung der Parkscheibe gilt nicht auf Parkständen, deren Nutzung allein elektrisch betriebenen Fahrzeugen vorbehalten ist.“

Die in Frage 1 aufgeführten Freefloating-Anbieter entrichten für ihre Verbrennerfahrzeuge die Gebühr gem. § 1 Absatz 5 lit. b) ParkGebO.

1. Wie hoch waren die Einnahmen der Stadt durch derartige „Genehmigungen“ im Jahr 2022? Wie hoch waren sie bisher (Stand 28.8.) im Jahr 2023? Auf welcher Rechtsgrundlage beruht die Möglichkeit zum „Blanko-Parken“ für car-sharing Fahrzeuge?

Im Jahr 2022 wurden Gebühren in Höhe von 1.894.857 Euro für die Jahrespauschale zum Parken auf allen gebührenpflichtig bewirtschafteten Parkplätzen im öffentlichen Raum durch Carsharing-Anbieter in Hamburg entrichtet. Im Jahr 2023 (Stichtag 30. Juni 2023, quartalsweise Abrechnung) wurden bisher Gebühren in Höhe von 1.340.423 Euro entrichtet.

Im Übrigen siehe Antwort zu 4.

**Vorbemerkung:**  In der MOPO vom 28.8.2023 wird der Chef von „Miles“, Oliver Mackprang mit den folgenden Worten zitiert: „Dazu kommen die Sonderzahlungen für die E-Autos und die Switch-Plätze."

1. Was genau beinhalten diese „Sonderzahlungen“? Wie hoch sind diese Sonderzahlungen pro Fahrzeug?

Für die Nutzung der switch-Punkte fallen für E-Fahrzeuge kein Nutzungsentgelt an. Nutzungsentgelte der Ladeinfrastruktur werden durch deren Betreiber und nicht die durch Hamburger Hochbahn AG erhoben. Weitere Sonderzahlungen sind dem Senat nicht bekannt.