

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
III/11

Verantwortliche/r:
Personal- und Organisationsamt

Vorlagennummer:
11/053/2023

Projekt Potenzialanalyse und Einführung eines Fuhrparkmanagements - Abschlussbericht

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Haupt-, Finanz- und Personalaus- schuss	17.05.2023	Ö	Gutachten	
Stadtrat	24.05.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 14, Amt 24, EB 77

I. Antrag

1. Der Abschlussbericht zur Erstellung einer Potenzialanalyse und Einführung eines Fuhrparkmanagements bei der Stadt Erlangen der Fa. EcoLibro vom 01.03.2023 wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Einrichtung stadtweiter Verwaltungs-Kfz-Pools wird als Ergebnis der Fahrzeugbedarfsanalyse nicht weiterverfolgt.
3. Das derzeitige Konzept, die Voraussetzungen und der Prozess zur Nutzung von Privatfahrzeugen zu dienstlichen Zwecken werden geprüft und überarbeitet. In diesem Zuge wird die Realisierbarkeit der Einrichtung eines kleinen Pilot-Fahrzeugpools (z.B. 4 E-Fahrzeuge) am Rathausplatz geprüft.

II. Begründung

In einem Prüfungsbericht des Erlanger Revisionsamtes vom 30.09.2013 wurde die Empfehlung ausgesprochen, den dezentralen Fuhrpark der allgemeinen Verwaltung weitergehend auf Optimierungen zu prüfen. Zudem sollte die dienstliche Nutzung von Privat-Kfz sowie deren Attraktivität geprüft, Car-Sharing (mit Dienst-PKW) und auch die Nutzung von Lasten-E-Bikes bei den Optimierungsmöglichkeiten des Fuhrparkmanagements betrachtet werden. Die Ergebnisse des seit Juli 2019 durch Beauftragung der externen Mobilitätsberatungsfirma EcoLibro laufenden Projekts „Potenzialanalyse und Einführung eines Fuhrparkmanagements bei der Stadt Erlangen“ sollen als Grundlage und Schnittstelle für weitere Projekte und Entscheidungen dienen.

Konkrete Ziele dieses Projektes waren eine möglichst durchgängige Auslastung der Fahrzeuge, eine bedarfsgerechte Buchung und Nutzung des Fuhrparks sowie klare Zuständigkeiten in der Fuhrparkverwaltung. Neben ökonomischen Projektzielen wurden auch die Möglichkeiten für eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes untersucht.

Der externe Partner EcoLibro hat neben einer Standortanalyse von 6 ausgewählten Standorten auch eine Wohnstandortanalyse von 4 ausgewählten Standorten vorgenommen.

Schwerpunkt des Projektes war aber die Untersuchung des Fuhrparks. Von 233 Dienstfahrzeugen konnten 131 Fahrzeuge (Nutzfahrzeuge wie z.B. Feuerwehrfahrzeuge wurden bereits ausgeschlossen), verteilt über 29 Einzelstandorte der Stadt Erlangen, näher betrachtet werden. Im

Rahmen einer Fuhrparkstrukturanalyse wurden verschiedene Fahrzeugdaten wie z.B. Fahrzeugart, Fahrzeugalter, Antriebsart, Kilometerstand etc. erhoben.

Zusätzlich wurde die Fahrleistung von 346 Privatfahrzeugen untersucht, die für dienstliche Zwecke genutzt werden. Die durchschnittliche Laufleistung pro Fahrzeug liegt in den meisten Ämtern unter 500 km/Jahr. Die mit Abstand höchste Fahrleistung erbringt hier das Amt 24 mit einer Jahresfahrleistung von ca. 68.000 km/Jahr.

In Ansätzen ist durch Beschaffung und Verwaltung eines Großteils der Dienstfahrzeuge beim EB77 bereits ein zentrales Fuhrparkmanagement vorhanden. Die Beschaffung von Spezialfahrzeugen erfolgt teilweise auch durch die Fachämter selbst. Eine Überarbeitung der Dienstanweisung Kfz kann hier für klarere Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sorgen.

Zu 2. und 3. Keine Einrichtung von stadtweiten Fahrzeugpools, Nutzung von Privatfahrzeugen zu dienstlichen Zwecken und Einrichtung eines Test-Fahrzeugpools

In Abstimmung mit der Projektgruppe wurde festgelegt, welche der 131 Dienstfahrzeuge geeignet sind, diese durch einen einzurichtenden Fahrzeugpool zu ersetzen (poolingfähig). Diese wurden dann anhand von Fahrten eines bestimmten Untersuchungszeitraums im Rahmen einer Fahrzeugbedarfsanalyse untersucht.

Von den 131 Dienstfahrzeugen wurden nur wenige Fahrzeuge als poolingfähig beurteilt. Sowohl PKW als auch Transporter unterscheiden sich stark in ihrer Nutzungsart. Neben nicht poolingfähigen Kfz für Meister*innen und Kolonnenfahrzeugen werden viele Dienstfahrzeuge für eine Rufbereitschaft benötigt oder können aufgrund ihres Verwendungszwecks nicht von anderen Beschäftigtengruppen verwendet werden (z.B. wegen Kontamination der Fahrzeuge im Klärwerk).

Neben den Dienstfahrzeugen wurden auch 82 dienstlich genutzte Privatfahrzeuge mit hoher Laufleistung untersucht. Im weiteren Projektverlauf hat sich allerdings gezeigt, dass auch diese sehr unterschiedlich genutzt werden. Aus ökonomischen (Bereitstellung von Parkplätzen, Prozesskosten der Abrechnung, etc.) und ökologischen Gründen (fehlender Anreiz der Beschäftigten ÖPNV/Fahrrad für den Arbeitsweg zu nutzen) wird empfohlen, die Nutzung von Privatfahrzeugen zu dienstlichen Zwecken signifikant zu reduzieren. Das derzeitige Konzept, die Voraussetzungen und der Prozess zur Nutzung von Privatfahrzeugen zu dienstlichen Zwecken sollen daher geprüft und überarbeitet werden. Zu berücksichtigen sind dabei weitere derzeit bereits laufende Vorhaben, wie z.B. die Überarbeitung der Parkplatzrichtlinien für Mitarbeiterparkplätze.

Die durchgeführten Analysen haben gezeigt, dass viele Standorte über eine so geringe Anzahl an poolingfähigen Dienstfahrzeugen bzw. dienstlich genutzten Privatfahrzeugen verfügen, dass ein Fahrzeugpooling keine nennenswerten Effekte erwarten ließe. Die ursprüngliche Zielsetzung, stadtweite Fahrzeugpools einzurichten, wird daher nicht weiterverfolgt.

Aufgrund der für einen Einzelstandort recht hohen Zahl an poolingfähigen Privatfahrzeugen (dienstlich genutzt) am Rathausplatz, konzentrierte sich eine weitere Untersuchung auf diesen Standort. Nach einer zweiten Fahrzeugbedarfsanalyse von 17 Privatfahrzeugen und 2 Dienstfahrzeugen am Rathausplatz wurden 3 Alternativszenarien für die Schaffung eines Fahrzeugpools vorgeschlagen:

IST-Szenario: Einsatz von 2 Dienstfahrzeugen (Amt 24) und 17 dienstlich genutzten Privat-PKWs (16 Fahrzeuge Amt 24; 1 Fahrzeug Amt 13)

Szenario 01: 3 E-Fahrzeuge und 1 konventionelles Fahrzeug im internen Pooling inkl. Spitzenlastabdeckung durch externes CarSharing sowie der Nutzung von 2 Pedelecs

Szenario 02: 3 E-Fahrzeuge und 1 konventionelles Fahrzeug im Corporate CarSharing inkl. Spitzenlastabdeckung durch externes CarSharing sowie der Nutzung von 2 Pedelecs

Szenario 03: 3 E-Fahrzeuge und 1 konventionelles Fahrzeug im Corporate CarSharing inkl. Spitzenlastabdeckung durch externes CarSharing sowie der Nutzung von 2 Pedelecs und Privat-PKW

Für die 3 Szenarien wurde anschließend eine Kostenvergleichsrechnung anhand von Vergleichs- und/oder Verbrauchswerten der Fahrzeuge vorgenommen:

Szenario	Kosten (€)	Kostensparnis (%)	CO2-Ersparnis
IST	38.476 €		0%
01	38.646 €	0 %	43%
02	40.061 €	0 %	43%
03	39.208 €	0 %	41%

In der Kostenbetrachtung des IST-Zustandes zu den 3 möglichen Alternativszenarien ist keine bedeutende Ersparnis zu erkennen. Durch die Anschaffung von Elektrofahrzeugen und E-Pedelecs könnten allerdings mind. 40% CO2- Emissionen eingespart werden.

Der in den 3 Szenarien vorgeschlagene Fahrzeugpool mit 4 Fahrzeugen ist allerdings ein Mindestbestand an Fahrzeugen. Berücksichtigt wurde hier nicht, dass es sich bei 18 der 19 poolingfähigen Fahrzeuge am Rathausplatz um Fahrzeuge des technischen Gebäudemanagements handelt. Die Planbarkeit dieser Fahrten ist nach Aussage des Amtes nur zu ca. 10% gegeben. Ein Fahrzeugpool mit nur 4 Fahrzeugen scheint daher für eine zuverlässige Durchführung erforderlicher und teils sehr kurzfristiger Fahrten recht knapp bemessen.

Die Szenarien 02 und 03 berücksichtigen zudem eine mögliche Vermietung von 3 Poolfahrzeugen an Beschäftigte der Stadt Erlangen. Neben der Tatsache, dass die zu erwartenden Gesamteinnahmen (1.490 € pro Jahr) in keinem Verhältnis zu dem Aufwand und den Risiken (defekte Fahrzeuge, Kontrollaufwand) stehen, hält der Bayerische Kommunale Prüfungsverband eine Vermietung von Fahrzeugen an Beschäftigte für unzulässig. Ein Fahrzeugverleih gehöre nicht zu den Aufgaben einer Stadtverwaltung. Zum anderen würde die Zurverfügungstellung von Fahrzeugen der Stadt einen geldwerten Vorteil für die Mitarbeiter darstellen, und für die Stadt würden möglicherweise vermeidbare Kosten aus der Abnutzung und ggf. zusätzlich anfallender Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen entstehen. Darüber hinaus könnten haftungsrechtliche Probleme auftreten, z.B. wenn Fahrzeuge beim privaten Gebrauch beschädigt werden oder Mitarbeiter bei der privaten Nutzung während ihrer Freizeit auf dem Betriebsgelände verunfallen.

EcoLibro empfiehlt die Einrichtung eines kleinen Test-Fahrzeugpools (z.B. 4 E-Fahrzeuge) am Rathausplatz. Neben Poolingfahrzeugen sollten auch Fahrräder und Pedelecs Teil des Fahrzeugpools sein. Nach einer zu bestimmenden Testphase könnten die Effekte eines Fahrzeugpoolings realistisch gemessen und evaluiert sowie über die Ausdehnung des Fahrzeugpools auf weitere Dienststellen/Standorte (z.B. Museumswinkel) entschieden werden.

Die Möglichkeiten einer Realisierung dieser Empfehlung sind noch genauer zu prüfen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
 nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Haushaltsmittel

werden nicht benötigt

Anlagen: Abschlussbericht der Fa. EcoLibro vom 01.03.2023

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang