



Fuhrpark
am Standort
Rathaus

Sachstandsbericht und zukünftige Ausrichtung

Vorwort	3
1. Ausgangslage	4
2. Wie ist der Fuhrpark am Standort Rathaus gestaltet und ausgestattet?	
2.1 Größe und Zusammensetzung des Fuhrparks am Standort Rathaus	6
2.2 Kosten des Fuhrparks.....	9
2.3 Ausstattungsstandards der Fahrzeuge im Fuhrpark/Beschaffung.....	11
2.4 Aspekte für eine Auslastung des Fuhrparks.....	12
3. Zukünftige Ausrichtung des Fuhrparks am Standort Rathaus und was muss in den kommenden Jahren zur Erhöhung des klimafreundlichen Anteils im Fuhrpark getan werden?	
3.1 Optimierung der Prozesse im Fuhrparkmanagement....	14
3.2 Erhöhung des Auslastungsgrades der Dienstfahrzeuge	16
3.3 Den richtigen Antriebsmix unter Berücksichtigung klimafreundlicher Alternativen finden	17
3.4 Modernisierung der Mobilität auf 2 Rädern	17
3.5 Verschlankung des Fuhrparks durch weitere Zentralisierung.....	18
3.6 Erhöhung der Sicherheit im städtischen Fuhrpark und der Rechtssicherheit im Fuhrparkmanagement.....	18
4. Zusammenfassung	19

Vorwort

Die Stadt Troisdorf und ihre Verflechtungen mit dem Umland sind aufgrund der geografischen Lage stark durch die Organisation der Güter- und Dienstleitungsverkehre und durch das individuelle Mobilitätsverhalten ihrer Bewohner geprägt. Städtische Verkehrssysteme und die zugehörigen Infrastrukturen sind für die Funktionsfähigkeit städtischer Standorte, Wirtschafts- und Gesellschaftssysteme unverzichtbar.

Dabei unterliegen die Rahmenbedingungen für Verkehr und Mobilität derzeit einem grundlegenden Wandel.

Klimaschutz und Energiewende zählen zu den wichtigen gesamtpolitischen Aufgaben der kommenden Jahrzehnte.

Die Bundesregierung hat sich daher zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 bis zum Jahr 2050 um mindestens 80 % zu senken.

Um dieses Ziel zu erreichen, wird der Verkehrssektor hierzu einen erheblichen Beitrag leisten müssen, da hierauf etwa 20 % der gesamten CO₂-Emissionen entfallen (Bezugsjahr 2010). Darüber hinaus müssen gerade in Innenstädten Individualverkehre per Kfz reduziert und Lärmbelastungen gemindert werden.

Den Städten und Gemeinden kommt hier eine besondere Verantwortung als Impulsgeberinnen und Treiberinnen in der Gesellschaft zu.

Auch die Stadt Troisdorf wird daher ihren Beitrag zu diesen wichtigen Zielen leisten und eine Neuausrichtung des Fuhrparks anstreben.



Bereits im Jahre 2013 hat der Rat der Verwaltung der Stadt Troisdorf die Verwaltung beauftragt, eine FLEETRIS-Bedarfsanalyse zur Personenmobilität/Fuhrpark unter Hinzuziehung eines externen Dienstleisters durchzuführen.

Aus der durchgeführten Analyse der vorliegenden Daten ergaben sich verschiedene Handlungsempfehlungen, um den Fuhrpark im Bereich Personenmobilität bedarfsgerecht und dennoch kostengünstiger aufzustellen.

Auch sind weitere Faktoren wie

- die Reduzierung von Klima- und Umweltbelastungen,
- Steigerung/Aufrechterhaltung von Attraktivität für Beschäftigte und
- die Weiterentwicklung von Mobilitätsangeboten in die Betrachtung eingeflossen.

Die Empfehlungen umfassten u.a.

- Zentralisierung des klassischen Personen-Fuhrparks zum ganzheitlichen Mobilitätsmanagement
- Reduzierung des Fuhrparks
- Erweiterung der Diversität des Fuhrparks
- Herstellung einer Tank- und Ladeinfrastruktur
- Sensibilisierung der Beschäftigten
- angemessene Inanspruchnahme des kleinsten passenden Fahrangebotes
- Einführung einer Intelligenten Software zur Buchung und Verwaltung/Controlling
- Nutzung von Carsharing-Angeboten
- Angebot, die Fahrzeuge außerhalb der Dienstzeit gegen Entgelt privat zu nutzen
- Straffung von organisatorischen Abläufen im Fuhrpark und Einführung eines Analyse- und Controllingverfahrens

Die genannten Maßnahmen sind in den darauffolgenden Jahren bereits größtenteils umgesetzt worden und zeigen bereits Wirkung.

Darüber hinaus werden seitens der Stadt Troisdorf weitere Projekte als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz im Zusammenhang mit Verkehrsnutzungen in verschiedenen Ämtern begleitet und vorangetrieben.

Hierzu sind u.a. zu nennen

- das Programm Jobwärts zur Sensibilisierung von Beschäftigten zur Nutzung alternativer Wege im Rahmen der Anreise zur Arbeitgeberin gemeinsam mit der Stadt Bonn, dem Landrat des Rhein-Sieg-Kreises und Unternehmen wie der Deutschen Telekom und der Deutschen Post
- der Ausbau des ÖPNV-Netzes in Kooperation mit dem Landrat des Rhein-Sieg-Kreises,
- die Bereitstellung von Dienstrad-Leasingverträgen unter Bezuschussung der Arbeitgeberin,
- der Ausbau des innerstädtischen Radwegenetzes,
- die Schaffung von Mobilstationen mit Ladesäulen
- die Bereitstellung eines kostenlosen Jobtickets für Dienstreisen sowie einer preisgünstigen Variante für den Weg vom eigenen zu Hause zur Arbeitsstelle
- Bewerbung von Elektro-Mobilitätslösungen in Kooperation mit den Stadtwerken Troisdorf (Artikel in Tages- und Fachzeitschriften; Aktionen bspw. Tag der offenen Tür etc.)

u.v.m.

Das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten hat sich in den vergangenen Jahren bereits verändert. Es zeichnet sich ein Trend „weg vom klassischen Auto und einem reinen Individualverkehr mit fossilen Antrieben hin zu Fahrzeugen mit Elektromotorisierung und anderen Mobilitätsformen wie Car-Sharing, Nutzung von Fahrrädern mit und ohne Tretunterstützung“ ab.

Zudem rückt auch der öffentliche Nahverkehr in den Fokus. Einen Anreiz, diesen in Überlegungen zur „Zielerreichung“ einzubeziehen, gibt das Jobticket, welches einen sehr weiten Umkreis in NRW abdeckt und von der Stadt Troisdorf ihren Beschäftigten zu sehr attraktiven Konditionen angeboten wird.

Darüber hinaus wird derzeit ein Rahmenvertrag zur Inanspruchnahme von der Arbeitgeberin geförderten Leasing-Rädern als Dienstrad als Ausfluss aus dem Projekt [Jobwärts](#) vorbereitet.

Das Hauptamt der Stadt Troisdorf betreut den Fuhrpark der Personenmobilität (keine Nutz-/Sonderfahrzeuge) für den Standort Rathaus und führt die Beschaffung von Fahrzeugen in Kooperation mit den Fachämtern der Stadtverwaltung aus.

Angesichts der steigenden Anforderungen wurde das Hauptamt durch den Rat der Stadt Troisdorf beauftragt, ein Fuhrparkkonzept zu erstellen:

- Wie ist unter Berücksichtigung des veränderten Bewusstseins hinsichtlich der Fortbewegungsmittel, der Anforderungen, die die Generation Z an einen klimafreundlichen Fuhrpark stellt, der städtische Fuhrpark am Standort Rathaus ausgestattet?
- Wie wird der städtische Fuhrpark in Zukunft ausgerichtet und
- was muss in den nächsten Jahren zur Erreichung von aktuellen Umwelt- und Klimaschutzziele bei gleichzeitig sinkenden Finanzmitteln erledigt werden?

Diese Fragen sollen in diesem Konzeptpapier beantwortet werden.

elekTR@mobil



Wie ist der Fuhrpark am Standort Rathaus gestaltet und ausgestattet?

2.1 Größe und Zusammensetzung des Fuhrparks am Standort Rathaus

Derzeit sind im Hauptamt zwei Stellen mit einem Stellenanteil von jeweils 40 bzw. 50 % mit der Betreuung des zentralen Fuhrparks befasst.

Den Beschäftigten am Standort Rathaus und den Beschäftigten in den städtischen Verwaltungsaußenstellen sowie Einrichtungen stehen als Fahrzeuge

- 8 PKW und
- 1 Lastenfahrzeug

für Dienstfahrten zur Verfügung.

Folgende Ämter haben jedoch direkt zugewiesene Fahrzeuge:

- Zentrales Gebäudemanagement (1)
- Bauordnungsamt (2)
- Stadtkasse (1)
- Tiefbauamt (2)
- Ordnungsamt (2)
- Ausländeramt (1)
- Sozialamt (2)
- Poststelle (1)
- Umweltamt/Grünunterhaltung (1)

Eine komplette Überführung aller Fahrzeuge in den Dienstfahrzeugpool wird nicht möglich sein. Einige Fahrzeuge, die z.B. dem Ordnungsdienst, dem Ausländeramt, dem Gebäudemanagement, der Grünunterhaltung und den Hausmeistern im Sozialamt zum alleinigen Gebrauch überlassen sind, verfügen hinsichtlich der Wahrnehmung ihrer Aufgaben teilweise über spezielle Ausstattungen bzw. Beladungen und sind für den allgemeinen Nutzerkreis nicht sinnvoll.

Darüber hinaus werden die Fahrzeuge in den Fachbereichen zur Erfüllung von ordnungsbehördlichen Maßnahmen wie bspw. Verhütung von akuter Gefahr im Verzug flexibel benötigt.

Diese Fahrzeuge werden nicht unter der Personenmobilität am Standort Rathaus subsummiert, sondern zählen zur funktionalen Mobilität.

Bei den funktionalen Fahrzeugen erfolgt die Betreuung der Fahrzeuge durch einen sogenannten Fahrzeugbeauftragten. Eine regelmäßige Unterweisung in Grundsatzfragen ist durch das Hauptamt bisher nicht erfolgt, soll aber in der zweiten Jahreshälfte 2021 eingeführt werden.

Fahrzeuge nach Antriebsarten

Im zentralen Fuhrpark befinden sich derzeit insgesamt 5 Fahrzeuge mit fossilem Antrieb (5 Benzin/0 Diesel). Bei den Fahrzeugen, die Ämtern direkt zugewiesen sind, haben 7 Fahrzeuge einen Otto- und 4 einen Diesel-Motor.

Auf Grundlage der erhobenen gefahrenen Kilometer wurde 2018 beschlossen, 7 benzinbetriebene Fahrzeuge mit der geringsten gefahrenen täglichen Kilometerzahl bzw. dem schlechtesten technischen Zustand durch Fahrzeuge mit einem elektrischen Antrieb zu ersetzen.

Im städtischen Rathaus-Fuhrpark befinden sich daher seit dem Jahre 2019 neben Fahrzeugen mit fossilem Antrieb auch 7 **Elektrofahrzeuge** des Herstellers Renault. Davon stehen 4 E-Fahrzeuge allen Beschäftigten für die Durchführung ihrer Dienstfahrten zur Verfügung.

Tankinfrastruktur/Ladeinfrastruktur für E-Mobilität und Reichweite

Zur Betankung aller Fahrzeuge mit fossilen Brennstoffen am Standort Rathaus besteht mit der Tankkartenanbieterin DKV ein Vertrag über den Bezug von fossilen Brennstoffen. Die Abrechnung erfolgt über ein digitales Karten-Abrechnungssystem direkt mit dem Hauptamt.

Parallel zur Beschaffung von E-Fahrzeugen wurden abgestimmt auf den beschafften Fahrzeugtyp insgesamt 7 Ladestationen zur Ladung auf dem rückwärtigen Gelände des Rathauses errichtet.

Folgende Lademöglichkeiten werden geboten: zwei Ladestationen mit einer Ladeleistung von 22 kW und fünf mit einer Ladeleistung von 11 kW.

Die Ladesäulen sind an den Hausanschluss des Rathauses angeschlossen und werden mit 100 % Ökostrom seitens der Stadtwerke Troisdorf beliefert.

Die E-Fahrzeuge eignen sich insbesondere für Fahrten im Stadtgebiet und werden nach einer kurzen Eingewöhnung von den Beschäftigten regen genutzt.

Sie verfügen über eine Reichweite von durchschnittlich ca. 280 km, abhängig von Geländeneigung, Jahreszeit und gefahrener Geschwindigkeit.

Finanzierung/Inanspruchnahme von Fördermitteln

Die E-Fahrzeuge wurden im Rahmen eines Förderprojektes in 2018 beschafft, in 2019 geliefert und in den zentralen Fuhrpark integriert. Sie stehen seitdem für Dienstfahrten den Beschäftigten zur Verfügung.

Durch die Inanspruchnahme der **Fördermittel** konnten eigene Investitionskosten für den Kauf der E-Fahrzeuge und die Herstellung der erforderlichen Ladeinfrastruktur gesenkt werden.

Eigentum versus Leasing

Seit dem Jahr 2017 werden alle Fahrzeuge grundsätzlich im Wege des Full-Service-Leasings beschafft mit Laufzeiten von i.d.R. 36 Monaten. **Full-Service Leasing** bedeutet, dass in der monatlichen Leasingrate auch die erforderlichen Wartungsleistungen und Prüfungen nach den Unfallverhütungsvorschriften (UVV) inkludiert sind, was eine bessere Planbarkeit der jährlichen Kosten mit sich bringt.

Bei den in Nutzung befindlichen Fahrzeugen handelt es sich um

- 11 Leasingfahrzeuge und
- 11 Fahrzeuge im Eigentum der Stadt Troisdorf, davon 7 Fahrzeuge mit Mietverträgen für die notwendigen Batterien.

Durch Beschaffung von Fahrzeugen im Wege des Leasings mit relativ kurzen Laufzeiten ist eine stete Reaktion auf technische Änderungen, die der Markt bietet sowie eine Anpassung der Ausstattung des Fuhrparks an Aktualisierungen im Nutzerverhalten sehr gut möglich. Insbesondere der verbesserte/verringerte Verbrauch von Antriebsstoffen je gefahrenen Kilometer im Rahmen neuer Technologien trägt hier zur Reduzierung von Umwelt- und Klimabelastungen bei.

Durch eine Ausstattung der Fahrzeuge, die dem neuen Stand der Technik entspricht, ist die Nutzung der Mobilitätsangebote für die Beschäftigten attraktiv. Eine Akzeptanz und damit höhere Auslastung geht hiermit einher. Außerdem ist die Außenwahrnehmung von Troisdorf als **innovativem Wirtschaftsstandort** gefördert und damit die Steigerung der **Attraktivität** der Arbeitgeberin Stadt Troisdorf positiv verstärkt.

Sensibilisierung/Bewerbung

Die Beschäftigten der Stadt Troisdorf werden regelmäßig von den Beschäftigten des Hauptamtes dahingehend sensibilisiert, die kleinste klimaschädliche Antriebsform für ihre dienstlichen Wegestrecken auf Grundlage der geltenden Dienstvereinbarung zu nutzen.

Dies wird durch entsprechende Hinweise in der Buchungssoftware unterstützt.

Um den Beschäftigten die Vorbehalte gegenüber der neuen Antriebsart zu nehmen, wurden im Vorfeld verschiedene Informationsmedien in analoger

und digitaler Form vorbereitet. Darüber hinaus wurden Probefahrten und persönliche Einweisungen in die Besonderheiten der neuen Fahrzeuge durch das Hauptamt angeboten.

Die Einführung der neuen Fahrzeuge wurde flankierend in der Presse präsentiert, um so die Sensibilisierung der Bevölkerung für neue Antriebsformen zu unterstützen. Darüber hinaus wurden die neuen Fahrzeuge in Kooperation mit den Stadtwerken Troisdorf und der TroPark am Tag der offenen Tür vorgestellt.

Es wurde hier Besucher*innen ein Überblick über die verschiedenen Formen von alternativen Antrieben und Fahrzeugtypen gegeben, erste Erfahrungen konnten ausgetauscht werden.

Weitere Ausstattung/Nutzungsmöglichkeiten des zentralen Fuhrparks

Den städtischen Fuhrpark komplettieren

- 5 Fahrräder und
- 3 Pedelecs.

Durch das **nextbike**-Angebot in der Stadt Troisdorf, an dem auch die Beschäftigten aufgrund der

seitens des Vermieters in einem großzügigen Rahmen gewährten Freiminuten partizipieren können, steht zudem eine weitere klimafreundliche Alternative zur Verfügung.

Zur Abdeckung von Spitzenbedarfen kann das **CarSharing**-Angebot des Autohauses Wiemer und der Stadtwerke in Anspruch genommen werden. Neben dem benzingetriebenen Fahrzeug am Standort Rathaus stehen zwei E-Fahrzeuge im Parkhaus in Bahnhofsnähe zum „Teilen“ zur Verfügung.

Als letzte Möglichkeit ist es in Ausnahmefällen Beschäftigten erlaubt, das **private Fahrzeug** zu dienstlichen Zwecken gegen Erhalt einer pauschalen Kostenerstattung zu nutzen.

Seit der Pandemie COVID-19 ist der Anteil an den erteilten Ausnahmegenehmigungen zur Nutzung privater Fahrzeuge für dienstliche Zwecke stark gestiegen. Da es sich bei dieser Lösung jedoch um die wirtschaftlich schlechteste Lösung handelt, wird das Verfahren nach Ende der Pandemie neugestaltet und die Möglichkeiten werden entsprechend reduziert.

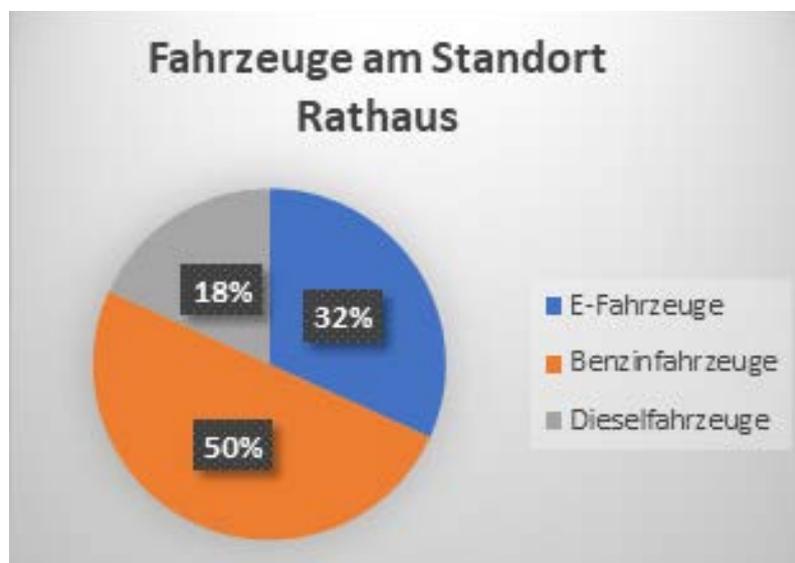


Abb.1: Übersicht Fahrzeuge

2.2. Kosten des Fuhrparks

Die Haushaltsmittel für die Beschaffung und Unterhaltung der verschiedenen Fahrzeuge und Räder/ Pedelecs am Standort Rathaus werden zentral im Budget des Hauptamtes bewirtschaftet. Die Mittelbewirtschaftung erfolgt unter ständiger Wahrung der allgemeinen Haushaltsgrundsätze der

Wirtschaftlichkeit sowie **Effizienz** und dem Gebot der **Sparsamkeit**. Bis 2017 wurden die Fahrzeuge in dezentralen Budgets bewirtschaftet.

Nach Zentralisierung der Budgetansätze und Integration in das Budget des Hauptamtes stellen sich die Kosten über die Jahre 2017-2021 wie folgt dar:

	fixe und variable Kosten inkl. Erstattungen der Versicherungen und Erträgen aus Fahrzeugverkäufen) Fahrzeuge mit fossilen Antrieben	fixe und variable Kosten (inkl. Erstattungen der Versicherungen) Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb
Jahr 2017	70.813,66 €	0,00 €
Jahr 2018	65.049,27 €	0,00 €
Jahr 2019	53.021,09 €	8.788,73 €
Jahr 2020	60.881,94 €	21.088,48 €
Jahr 2021* (3 Monate)	29.504,32 €	14.886,09 €

* Hinweis: Die hohen Kosten für 2021 resultieren aus Reparaturrechnungen, für die versicherungsseitig noch keine Erstattungen geflossen sind.

Abb.2: Kostenzusammenstellung

Die investiven Kosten für die Anschaffung von Fahrzeugen sind bei der Kostenaufstellung nicht enthalten. Diese werden über die Laufzeit abgeschrieben.

Eine Studie im Rahmen der Handlungsempfehlungen zur Integration von E-Mobilität in Flotten für Fuhrparkbetreiber vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur zeigt auf, ab wann ein E-Fahrzeug wirtschaftlich kostengünstiger ist. Hier wurde ein Kostenvergleich zwischen einem Fahr-

zeug im Kleinwagensegment (Benzin/Diesel) und einem Benzin-betriebenen Pkw aus dem Mini-Segment sowie einem Fahrzeug mit Elektroantrieb durchgeführt.

Zugrunde gelegt wurde eine jährliche Fahrleistung von 12.000 Kilometern und eine Haltedauer von zehn Jahren. Mit zunehmender Jahresfahrleistung verbessert sich die Bilanz zugunsten des Elektrofahrzeugs. Ab ca. 14.500 Kilometern liegen die Gesamtkosten des Elektrofahrzeugs gleichauf

mit dem Kleinwagen-Benziner, ab ca. 16.000 Kilometern mit dem Kleinwagen-Diesel.

Der Break-even mit dem Benzinfahrzeug aus dem Mini-Segment liegt bei rund 23.000 Kilometern. Dies unterstreicht die Bedeutung der Fahrleistung für den wirtschaftlichen Betrieb von Elektrofahrzeugen. Grundsätzlich zahlt sich ein Elektrofahrzeug jedoch in der Ökobilanz aus.

Hierzu gehören ökologische Effekte wie Reduktion von Emissionen und gesellschaftliche Effekte wie ein Imagegewinn. Inwieweit die Modellüberlegungen aus der Studie auch auf den Fuhrpark am Standort Rathaus Troisdorf anzuwenden sind, ist in einigen Jahren einer Betrachtung zu unterziehen.

Seit 2018 wurden 2 Fahrzeuge aus dem Fuhrpark Rathaus komplett entfernt, für 7 weitere Fahrzeuge wurden die E-Fahrzeuge als „Ersatz“ beschafft. Die fixen Einsparungen für die reduzierten Fahrzeuge betragen 28.950 €.

Diese Mittel wurden zur teilweisen Finanzierung von Mehrkosten bei der Beschaffung von E-Fahrzeugen und der Batteriemiete verwendet.

Die geschlossenen Versicherungsverträge sowie Verträge, die der Unterhaltung des Fuhrparkes dienen, werden regelmäßig am Markt unter Einhaltung der Vergaberichtlinien geprüft und aktualisiert.

Eine weitergehende Reduzierung der Kosten ist nur über eine Reduzierung des Fahrzeugbestandes unter Berücksichtigung von vertraglichen Verpflichtungen möglich. Eine Reduzierung im Bereich der Personenmobilität ist im Übrigen in den vergangenen Jahren analog zu den Empfehlungen aus der FLEETRIS-Analyse erfolgt.

Einen Zuwachs hat es im Bereich der funktionalen Mobilität gegeben. Hier mussten aufgrund der Vielzahl neuer Aufgaben, die z.B. der Ordnungsdienst seit dem Betrachtungszeitraum in 2013 nunmehr im Stadtzentrum und in den Stadtteilen wahrzunehmen hat, neue Fahrzeuge beschafft werden. Fahrzeuge, die der funktionalen Mobilität unterliegen, sind von Betrachtungen zur Reduzierung ausgeschlossen.

2.3 Ausstattungsstandards der Fahrzeuge im Fuhrpark

Die Beschaffung von Mobilitätslösungen richtet sich an den Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes aus:

- Zunahme der Wegelängen vermeiden
- Erreichbarkeit sichern
- Effizienz und Qualität des Verkehrssystems verbessern
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Lärm und Schadstoffe verringern
- Bezahlbarkeit der Mobilität sichern

Die Fortschreibung des Verkehrsplanes unter dem Stichwort Mobilitätskonzept ist in Vorbereitung.

Neben der Beschaffung als Leasingfahrzeug wurden für Beschaffungen im städtischen Fuhrpark **3 Fahrzeugkategorien** gebildet und Ausstattungsstandards unter Beachtung technischer, ergonomischer und arbeitsschutz- sowie gesundheitsschutzrelevanter Anforderungen definiert.

Der Fuhrpark unterteilt sich danach in

- Kleinwagen, welche den überwiegenden Teil des städtischen Fuhrparks ausmachen
- Mittelklassefahrzeuge und
- Nutzfahrzeuge (z.B. VW-Caddy oder der Renault Kangoo).

Es wurden verbindliche Vorgaben hinsichtlich der Abmessungen, Motorisierung, Leistung, der Sicherheitsausstattung, der Innenausstattung,

Getriebeart, Lackierung festgelegt und Umweltkriterien gebildet. Diese Standards sind nicht fix, sondern werden vor durchzuführenden Beschaffungsmaßnahmen einer Überprüfung auch im Wege von Markterkundungen unterzogen und an technische Änderungen und Neuerungen angepasst.

Sofern die Anforderungen an das Fahrzeug dies zulassen, wurde seitens des amtierenden Bürgermeisters die Vorgabe erlassen, bei der Neu- und Ersatzbeschaffung von vorhandenen Fahrzeugen zur Personenmobilität grundsätzlich dem Angebot den Vorzug zu geben, welches den geringsten CO₂-Ausstoß produziert.

Hierdurch soll der vorhandene Fuhrpark sukzessive klimafreundlicher gestaltet werden und zukunftsfähig ausgerichtet werden. Ausnahmen von diesem Grundsatz müssen vor Erstellung der Leistungsbeschreibung ausdrücklich genehmigt werden.



2.4. Aspekte für eine Auslastung des Fuhrparks

Um die Wirtschaftlichkeit der genutzten Mobilitätslösungen zu erhöhen, ist es notwendig, die Auslastung der zur Verfügung stehenden Lösungen im Rahmen des vorliegenden Dienstreisebedarfes zu erhöhen.

Basis für eine **Auslastung** des städtischen Fuhrparks ist neben der Zurverfügungstellung attraktiver Fahrzeuge eine **moderne Buchungssoftware**. Die Buchung von Dienstfahrzeugen erfolgt seit November 2020 über die Software MOQO. Die Software ermöglicht die Registratur der Dienstwagennutzer*innen und deren Verwaltung im Self-Service.

Die Buchung sowie Stornierung der Fahrzeuge erfolgt selbständig durch die Fuhrparknutzer*innen über eine **App**, alternativ über eine Website des Softwareanbieters. Nicht angetretene Buchungen werden vom System nach einer vom Hauptamt festgelegten Frist automatisch gelöscht, sodass das Fahrzeug wieder im Pool zur Verfügung steht.

In den Fahrzeugen sind OnBoard-Systeme, die mit dem Bordcomputer des Fahrzeuges verbunden sind, verbaut. Dies ermöglicht den schlüssellosen Zugang zu den Fahrzeugen, sodass die persönliche Aus- und Rückgabe der Fahrzeugschlüssel und der -unterlagen entfällt. Die für den Gebrauch der Dienstwagen notwendige Führerscheinvalidierung kann im System hinterlegt werden.

Das Führen einer Wiedervorlageliste für die Kontrollrhythmen der Führerscheine entfällt ebenso wie das aktive Erinnern zur erneuten Vorlage. Bei überfälliger Führerscheinkontrolle ist das Buchen von Dienstfahrzeugen ausgeschlossen. Erst nach Vorlage beim Hauptamt erfolgt eine erneute Freischaltung bzw. Berechtigung zur Buchung.

Ein weiterer Faktor, der zur Attraktivitätssteigerung des zentralen Fuhrparks beiträgt, ist die Tatsache, dass mit der Einführung der Buchungssoftware MOQO ein 24/7 Service für den Fall eines Unfalles, Fahrzeugschadens etc. gesichert ist.

Hier erhalten die Fahrzeugführenden über eine telefonische Hotline kompetente Unterstützung und erhalten detaillierte Anleitungen, was als Nächstes zu tun ist. Die entsprechenden Informationen finden sich auch in allen Fahrzeugen in Form sogenannter technischer Erste-Hilfe-Mappen.

Die dort niedergeschriebenen Informationen entsprechen den aktuell gültigen Vorschriften und Versicherungsbestimmungen unter Berücksichtigung des Fahrzeugtyps und des jeweiligen Notfalls. Eine **Nutzung des städtischen Fuhrparks** ist 24/7 möglich. In der Regel finden Dienstfahrten während der Dienstzeiten

- Montag bis Freitag von **6:00 bis 20:00 Uhr** statt.

Eine valide Information über die Auslastung des städtischen Fuhrparks kann erst seit Implementierung der Buchungssoftware gegeben werden. Jedoch sind diese Zahlen zurzeit nur bedingt aussagekräftig, da die Nutzung des dienstlichen Fuhrparks seit Beginn der pandemischen Lage zurückgegangen ist.

Seit Beginn der Corona-Pandemie greifen die Beschäftigten zur Ausführung ihrer Dienstfahrten verstärkt auf ihre privaten PKW oder auch auf das Dienst- oder ihr privates Fahrrad bzw. E-Bike zurück.

Belastbare Zahlen unter realen Bedingungen können daher erst nach Ende der Pandemie für eine weitere Analyse und Umgestaltung des Fuhrparks geliefert werden. Zu einer weiteren Auslastung des Fuhrparks und damit Re-Finanzierung kann das [Rent-Sharing-Angebot](#) beitragen.

Dieses wird nach erfolgter Ausarbeitung der vertraglichen Grundlagen unter Berücksichtigung steuer- und versicherungsrechtlicher Aspekte ab Frühjahr 2021 an den Start gehen.

Hier können Beschäftigte außerhalb der Dienstzeiten auf verschiedene Mobilitätslösungen im zentralen Fuhrpark gegen Entgelt für private Zwecke zugreifen.

Die Abrechnung erfolgt direkt zwischen der Stadtverwaltung über MOQO als Rechnungsersteller und Zahlungsabwickler sowie den Beschäftigten, was Verwaltungsaufwand in der Personalverwaltung (Abrechnungsstelle) vermeidet und dienstliche und private Belange klar voneinander trennt.

Was muss in den kommenden Jahren zur Erhöhung des klimafreundlichen Anteils im Fuhrpark getan werden?

3.1. Optimierung der Prozesse im Fuhrparkmanagement

Ziel ist es, durch eine Fortschreibung der Digitalisierung, händische **Aufwände im Fuhrparkmanagement zu reduzieren und eine bessere Effektivität in den Prozessen** zu erreichen.

Zudem soll damit eine **höhere Auslastung** des Fuhrparks erreicht werden. Mit Implementierung der **Buchungssoftware** MOQO ist hier ein erster Schritt in die richtige Richtung unternommen worden.

Verfügbarkeiten von Dienstfahrzeugen können mit einer kurzen Vorlaufzeit festgestellt und unabhängig von An-/Abwesenheiten der Verantwortlichen im Hauptamt gebucht werden. Darüber hinaus können Zuweisungen von Fahrzeugen in definierten Zeiträumen für Bereiche fix festgelegt (z.B. Poststellenfahrzeug) oder flexibel generiert werden. Bei Nichtinanspruchnahme wird eine Buchung nach Ablauf eines Zeitfensters automatisch gelöscht und das Fahrzeug steht den übrigen Beschäftigten wieder zur Verfügung.

Die Buchung der Fahrzeuge sowie Stornierung der Buchungen über eine App auf dem Smartphone oder über den Webclient ist einfach und selbsterklärend. Dass das Öffnen der Fahrzeuge nicht mehr schlüsselbasiert, sondern ebenfalls über digitale Endgeräte oder einen Chip erfolgt, trägt neben den Vereinfachungen beim Buchungsvorgang zu einer Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit bei.

Insgesamt konnten aufgrund des Wegfalls der Abholung von Fahrzeugunterlagen und Wegezeiten sowie auch der Verwaltungsaufwand insgesamt reduziert werden.

Neben der softwarebasierten Buchung der Fahrzeuge ist eine **Unterhaltung der Fahrzeuge mit Softwareunterstützung** sinnvoll. Digitale Lösungen unterstützen Fuhrparkverantwortliche dabei, ihre Dienstwagen **kostenbewusst und effizient zu managen** und **Verwaltungsprozesse zu vereinfachen**.

Eine solche Software sollte die bestehende Excel-Lösung sowie die Verwaltung von Unterlagen sowie Daten an „mehreren verschiedenen Orten“ ablösen und ein Vertragsmanagement, eine Terminverwaltung für notwendige Wartungsmaßnahmen, TÜV-, UVV-Untersuchungen, Koordination von Reparaturen sowie Reinigungsdienstleistungen, eine Tankkartenverwaltung, ein Schadensmanagement und ein Kostenmanagement sowie Controlling beinhalten bzw. ermöglichen. Der Markt bietet sehr vielschichtige Lösungen für Fuhrparke unterschiedlicher Größenordnung und Flottendienstleister an.

In einem ersten Step sollen nach Definition zwingend zu erfüllender Anforderungen bis Ende des Jahres 2021 entsprechende Marktrecherchen durchgeführt werden. In einem weiteren Schritt werden auf Basis der Ergebnisse Gespräche mit potentiellen Softwareanbietern geführt und Teststellungen vereinbart.

Die Durchführung von Vergabemaßnahmen zur Softwarebeschaffung kann jedoch frühestens mit Verabschiedung des nächsten Haushaltes erfolgen, da die Planungen für den Doppelhaushalt 2021/2022 abgeschlossen sind.

3.2. Erhöhung des Auslastungsgrades der Dienstfahrzeuge

Mit der Prozessoptimierung bei der Zurverfügungstellung der Fahrzeuge und Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit soll der Fuhrpark stärker als bisher ausgelastet werden.

Als Ziel wird ein **Nutzungsgrad von 80 % während der Dienstzeiten** (Montag bis Freitag 6:00 bis 20:00 Uhr) in den kommenden Jahren definiert. Die Zielerreichung ist durch ein regelmäßiges Controlling festzustellen.

Eine **Auswertung der Nutzungen** soll halbjährlich zum **30.06. und zum 31.12.** eines jeden Jahres erfolgen. Das Reporting über Buchungszeiträume, zurückgelegte Strecken kann aus dem Programm MOQO gezogen werden.

Neben den reinen Zahlen werden in die Betrachtungen auch äußere Einflüsse einbezogen. Aus den Aus- und Bewertungen werden danach regelmäßig Schlussfolgerungen für zukünftige Entscheidungen gezogen.

Diese können zum Beispiel sein:

- dienstliche Anweisung an Beschäftigte zur ausschließlichen Nutzung des Fuhrparks für dienstliche Fahrten
- Erhöhung der Attraktivität des Mobilitätsangebotes
- Verbesserung der Sauberkeit in den Fahrzeugen
- Anpassungen an das geänderte Nutzerverhalten
- Reduzierung des Fahrzeugbestandes, wenn vertraglich möglich

Neben der dienstlichen Nutzung soll die Auslastung des städtischen Fuhrparks durch eine Vermietung der Fahrzeuge an städtische Beschäftigte

außerhalb der Dienstzeiten unter Berücksichtigung steuer- und versicherungsrechtlicher Bestimmungen weiter erhöht werden. Es ist beabsichtigt, Stehzeiten zu minimieren.

Zudem kommt ein „Sharen von Fahrzeugen“ den Bedürfnissen der Beschäftigten der Generation Z entgegen, die Fahrzeuge nicht zwingend besitzen, sondern lediglich nutzen möchten. Mit der Buchung der Fahrzeuge über die Plattform MOQO erfolgt eine klare Abgrenzung zwischen dienstlichem und privatem Buchungs- und Nutzungsverhalten.

Im Frühjahr 2021 geht das **RentSharing** an den Start. Den Beschäftigten wird außerhalb der Dienstzeiten **ein Fahrzeug** zur entgeltlichen Nutzung überlassen.

Weitere Fahrzeuge können Stand heute noch nicht angeboten werden, da bei den Elektrofahrzeugen die Förderrichtlinien eine Vermietung zu privaten Zwecken ausschließen und bei den bisher über die VW-Leasing geschlossenen Leasingverträgen eine entgeltliche Überlassung zurzeit nicht zulässig ist.

Im Sommer 2021 sollen **7 weitere Fahrzeuge** in das **Sharing-Angebot** aufgenommen und den Beschäftigten angeboten werden. Bei v.g. Fahrzeugen handelt es sich um Kleinfahrzeuge, die über eine Otto-Motorisierung nach der neuesten Euro-Norm verfügen.

Eine Vermietung von Fahrzeugen mit einem E-Motor ist erst zu einem Zeitpunkt sinnvoll, wenn es in den Städten und Gemeinden grundsätzlich eine optimale Ladeinfrastruktur gibt, damit eine Ladung der Fahrzeuge unabhängig von den Ladesäulen am Standort Rathaus möglich ist.

Eine gewinnbringende Vermietung, die eine Zulassung als Selbstfahrervermiet-Fahrzeuge erfordert, ist seitens der Stadt Troisdorf grundsätzlich nicht beabsichtigt.

Die Auswertung zur Nutzung des RentSharing-Angebotes erfolgt zum 30.06. und 31.12. eines jeden Jahres.

Hier sind bei einer zu geringen Nutzung nachfolgende Maßnahmen möglich:

- wiederholte Bewerbung des RentSharing-Modells in der Zeitung Mitarbeiter-Äpp.
- Durchführung einer Umfrage unter den Beschäftigten, um Ursachen für das zurückhaltende Buchungsverhalten zu erfahren.

3.3. Den richtigen Antriebsmix unter Berücksichtigung „grüner“ Alternativen finden

Am Standort Rathaus sind 7 Fahrzeuge stationiert, die über einen E-Motor verfügen und 15 Fahrzeuge, die eine Motorisierung mit fossilen Brennstoffen überwiegend nach Euro 6 haben. Hinzu kommen 5 Fahrräder und 3 Pedelecs.

E-Fahrzeuge sind aufgrund ihrer Reichweiten für Dienstfahrten im Stadtgebiet ausgelegt, Fahrzeuge mit hybridem Antrieb ebenso wie Fahrzeuge mit Otto- oder Diesel-Motor für längere Fahrten, auch außerhalb des Stadtgebiets. Da sich Dienstfahrten nicht nur auf die Stadt Troisdorf beschränken, wird der Fuhrpark auch zukünftig durch Dienstfahr

zeuge mit unterschiedlichen Antriebsarten geprägt sein. Diesel-Fahrzeuge sollen i.d.R. bei zukünftigen Beschaffungen keine Rolle mehr spielen, es sei denn, aufgrund des Einsatzzweckes ist auf dem Markt keine andere Antriebsart verfügbar (z.B. Nutzfahrzeuge/Fahrzeug des Ausländeramtes zur Durchführung von Abschiebungen).

Die Fahrzeuge, die sich im zentralen Fuhrpark befinden, werden derzeit geleast. Eine Ausnahme bilden die 7 E-Fahrzeuge, die aufgrund der Förder Richtlinien käuflich erworben werden mussten.

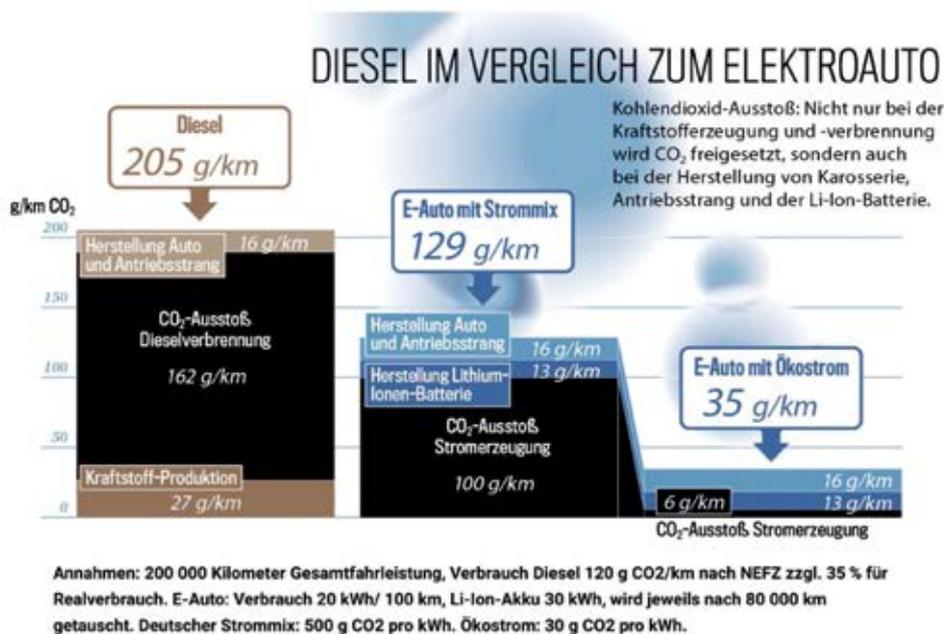


Abb.3: Diesel im Vergleich zum Elektroauto

Die Laufzeiten der Leasingverträge sind mit 36 Monaten relativ kurz bemessen. Damit soll eine gewisse **Flexibilität in der zukünftigen Ausgestaltung** des Fuhrparks sichergestellt werden. Es ist davon auszugehen, dass hinsichtlich **Antriebsformen** und Fahrzeuggrößen in den kommenden Jahren deutliche Entwicklungen zu erwarten sind. Auf der anderen Seite ist damit auch ein zeitlicher Horizont für den Ausbau der **Ladeinfrastruktur** gegeben, denn jedes Fahrzeug muss mit Inbetriebnahme bei der Stadt Troisdorf über eine eigene Lademöglichkeit verfügen.

Ob dies mit einer Ladestation mit einem Stecker oder mit einer Säule mit 2 Steckern geschieht, ist von den Entwicklungen auf dem Markt zur Ladeinfrastruktur und dem jeweiligen Fahrzeughersteller abhängig.

Ein Aufteilen der Strombetankung auf mehrere Fahrzeuge ist nicht zielführend, da dies wiederum personelle Kapazitäten (Kontrolle, „Umparken“, etc.) bindet und einer Effektivität der Fuhrparknutzung im Wege steht.

3.4 Modernisierung der Mobilität auf 2 Rädern

Pedelecs werden von den Beschäftigten momentan sehr gut angenommen. Sie sind für kurze Strecken und bei trockenem Wetter eine sinnvolle Ergänzung im Fuhrpark. Im Gegensatz hierzu stehen sich die Fahrräder ohne Strom die „Reifen platt“ und verursachen nur Kosten in der Unterhaltung bei den halbjährlichen Werkstattchecks.

Es ist daher beabsichtigt, in 2022 den Bestand an klassischen Fahrrädern von 5 auf 2 Fahrräder zu reduzieren und eine Ersatzbeschaffung für das dienstälteste Pedelec durchzuführen.

Je nach Auslastung der Pedelecs sollen in den Folgejahren die übrigen 2 Fahrräder gegen E-Bikes getauscht werden.

Auch wenn der städtische Fuhrpark am Rathaus bereits eine Durchmischung mit einem ca. 30 %-igen Anteil an Fahrzeugen mit alternativem Antrieb aufweist, so ist dies im Hinblick auf den Klimawandel und die Ressourcenknappheit nicht ausreichend.

Es ist daher beabsichtigt, bei den in den kommenden 2 Jahren anstehenden Austausch von 2 PKW auf Fahrzeuge mit einem Elektromotor umzusteigen.

In 2024 ist nach Leasingvertragsende die Beschaffung von Kleinwagen erforderlich.

Auch hier werden dann vorzugsweise Fahrzeuge mit alternativen Antrieben ausgeschrieben, sodass je nach Entwicklung auf dem Fahrzeugmarkt im Ergebnis Mitte des **Jahres 2024** der **Fuhrpark der reinen Personenmobilität** am Standort Rathaus zu **90 % (entspricht 11 von 12 PKW) klimafreundlich und nachhaltig** ist. Bei den sogenannten **Lastenfahrzeugen** wird ein **klimafreundlicher Fuhrpark von 60 %** möglich sein.

Darüber hinaus ist ab 2022 geplant, einen **regelmäßigen Rollout bei den E-Bikes** mit einer Neubeschaffung alle 7 Jahre (Abschreibungsdauer) zu etablieren.

Die **Buchung** und Ausgabe der Pedelecs und Fahrräder soll ab Frühjahr 2021 ebenfalls über das den Beschäftigten bereits bekannte **Portal MOQO** erfolgen.

Das Fuhrparkmanagement verspricht sich hier analog zu den Dienstfahrzeugen nicht nur eine Optimierung der Prozesse, da Verwaltungsaufgaben entfallen, sondern ein **Mehr an Flexibilität** und eine damit verbundene **bessere Auslastung des Fuhrparks auf 2 Rädern**.

3.5 Verschlankung des Fuhrparks durch weitere Zentralisierung

Im städtischen Fuhrpark gibt es 13 Fahrzeuge, die Fachämtern direkt zugewiesen (siehe 2.1) sind. Dies ist für die Wahrnehmung von Funktionen und Aufgaben insbesondere im Ordnungsamt, Sozialamt, der Grünflächenunterhaltung, dem Zentralen Gebäudemanagement und im Ausländeramt auch weiterhin zwingend geboten.

In anderen Ämtern wird dieses Erfordernis nicht mehr gesehen. Vor diesem Hintergrund ist beabsichtigt, dass bis Mitte des Jahres 2021 die 6 Fahrzeuge, die der Poststelle, der Stadtkasse, dem Tiefbauamt und dem Bauordnungsamt bis dato direkt zur Verfügung stehen, in den zentralen Pool mit Bevorrechtigungsbuchungen für die Beschäftigten aus den jeweiligen Ämtern integriert und Ersatzbe-

schaffungen nach Beendigung der Leasingverträge dieser Fahrzeuge kritisch hinterfragt werden.

Ab Sommer 2021 können damit **2 Fahrzeuge**, die einen fossilen Antrieb hatten, **eingespart** werden. Die mit der Reduzierung einhergehenden eingesparten fixen und laufenden Kosten belaufen sich auf jährlich ca. 9.708 €.

Durch die **Reduzierung** der Fahrzeuge mit fossilem Antrieb wird zudem ein weiterer Beitrag hinsichtlich **Ressourcen- und Klimaschutz** geleistet.

Die eingesparten Mittel können für notwendige Investitionen für die **Erweiterung der Ladeinfrastruktur** für zukünftige Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben herangezogen werden.

3.6 Erhöhung der Sicherheit im städtischen Fuhrpark und der Rechtssicherheit im Fuhrparkmanagement

Die Sicherheit der Beschäftigten durch die Nutzung der Fahrzeuge im städtischen Fuhrpark hat oberste Priorität. Die **Unterweisung** bei Inanspruchnahme von Dienstfahrzeugen hat einmal jährlich zu erfolgen und wird ab Mai 2021 als **webbasiertes Training** geschehen.

Die **Führerscheinkontrolle** wird nach erstmaliger Validierung digital über MOQO geregelt. Buchungen von Dienstfahrzeugen ohne Vorlage eines gültigen Führerscheins sind ausgeschlossen.

Um Unsicherheiten bei der erstmaligen Führung eines Dienstfahrzeuges oder bei neuen Fahrzeugen zu begegnen, gibt es bereits für verschiedene Fahrzeuge neben einer **Kurz-Bedienungsanleitung in der Handmappe im Fahrzeug** sowie im Mitarbeiterportal **Erklärvideos** im Intranet, die die wichtigsten Bedienungsschritte visualisieren.

Bei den Elektrofahrzeugen ist das bereits geschehen, die übrigen Fahrzeuge folgen im Sommer 2021. Für neu hinzukommende Fahrzeuge werden diese Hilfsmittel fortgeschrieben.

Sicherheit schenken auch **Fahrsicherheitstrainings**. In den letzten Jahren hat die Zahl an Unfällen mit Fahrzeugen aus dem städtischen Fuhrpark, die auf Unachtsamkeiten basieren, zugenommen. Es kam dabei i.d.R. zu Karoserieschäden, die mit mehr oder weniger finanziellem Aufwand zu beheben waren.

Es ist zusammen mit der Versicherungsstelle und der städtischen Kfz-Versicherung zu eruieren, in wieweit Fahrsicherheitstrainings einen positiven Ausfluss auf die Vermeidung von Schäden haben können und eine entsprechende wirtschaftliche Betrachtung zu führen.

Das Ergebnis ist dem Arbeits- und Gesundheitsausschuss vorzulegen, der wiederum darüber befinden muss, ob Fahrenden Trainings angeboten oder auferlegt und finanziert werden. Sofern Fahrsicherheitstrainings zukünftig angeboten werden, muss im Nachgang natürlich evaluiert werden, ob die Maßnahmen, die theoretisch zu einer positiven Einschätzung geführt haben, auch in der Praxis ein Erfolg waren.

Zusammenfassung

Die zukünftig geplanten Maßnahmen werden nachfolgend zusammengefasst:

- Auswahl und Implementierung einer Software für das Fuhrparkmanagement bis 2023
- Auslastung des zentralen Fuhrparks auf 80 % während der Dienstzeiten
- Ausweitung der Ausstattung des Fuhrparks mit PKW, die über einen alternativen Antrieb verfügen von jetzt ca. 30 % auf 90 % bis 2024
- Ausweitung der Ausstattung des Fuhrparks mit Lastenfahrzeugen, die über einen alternativen Antrieb verfügen von jetzt ca. 30 % auf 60 % bis 2024
- Modernisierung des Zweirad-Fuhrparks bis 2024
- Abschluss der Zentralisierung des Fuhrparks am Standort Rathaus bis Sommer 2021
- Etablierung des RentSharings im Frühjahr 2021 sowie Ausbau auf weitere Fahrzeuge bis Sommer 2021

Über Zwischenstände bzw. Ergebnisse zur Umsetzung der o.a. Maßnahmen wird das Hauptamt dem Verwaltungsvorstand zu den Haushaltsplanberatungen berichten.

gez. Bothe-Fischer
(Stand April 2021)





**STADT
TROISDORF**

Hauptamt

Kölner Straße 176

53840 Troisdorf

Telefon (02241) 900-109

Telefax (02241) 900-8109

E-Mail Hauptamt@troisdorf.de

Internet www.troisdorf.de



www.facebook.com/StadtTroisdorf