

Information zum Projekt „Optimierung der Mobilitätskosten in der Stadtverwaltung Halle“

Teil I: Potenzialanalyse

Dr. Dirk Furchert
Amtsleiter Hauptamt

- Zentraler Fuhrpark bis zum 31.12.2010 im ZGM, wurde zum 1.1.2011 übernommen
- Dezentraler Fuhrpark in den Fachämtern und in den Eigenbetrieben vollständig in dezentraler Fach- und Ressourcenverantwortung
- Breite unterschiedliche Mobilitätsangebote der Verwaltung (Selbstfahrer (Poolfahrzeuge), Fahrzeug mit Fahrer, dienstliche Privat-Pkw-Nutzung, ÖPNV, Bahn, Taxi, Fahrrad)

Gesamtbestand Stadt Halle	402
PKW	149
Nutzfahrzeuge (LKW)	253
Fahrzeuge zentral Hauptamt	15
Nutzfahrzeuge (LKW)	3
Pool-Pkw	10
Fahrzeuge für Beigeordnete (Fahrer)	2
Fahrzeuge dezentral Stadt	387
Hänger	68
Spielmobil (Omnibus)	1
LKW	113
PKW	149
Sonder- und Einsatzfahrzeuge	59
Zugmaschinen (Traktoren)	7
Arbeitsmaschinen (z. B. Rasentraktor)	5

„Spezial-Fuhrpark“

Dezentral - Ämter,
Eigenbetriebe

Einsatzfahrzeuge
(z. B. Feuerwehr)

Pool-Fahrzeuge

Zentral - Amt 10 –
Service für alle
Ämter

Pkw,
Kleintransporter

Zentrale Aufgaben Amt 10

Zentral - Amt 10 –
Dort erfüllte
Aufgaben

Postfahrzeuge,
Fahrzeuge für
Beigeordnete (mit
Fahrer)

„Grauzone“

Dezentral - Ämter,
Eigenbetriebe

Pkw und
Transporter, die
ggf. auch als
Poolfahrzeuge
genutzt werden
könnten

- **Aufgaben**

- Vergabe und Einsatzplanung der Poolfahrzeuge
- Pflege, Wartung, Betankung der Kfz.
- Transport von Personen, Unterlagen usw.
- Post- und Kurierfahrten
- Verwaltung der dezentral geführten Fahrzeuge

- **Ausgangslage**

- veraltete Fuhrparkordnung
- unklares Arbeitszeitmodell
- fehlende konkrete Festlegungen (Inanspruchnahme, Nutzung, Verleih an eigene Mitarbeiter)
- Mangelhafte Datenlage über dezentral geführte Fahrzeuge
- Fehlender Fuhrparkmanager, „dünne“ Personaldecke

- Konkreter Fahrzeugeinsatz ist Amt 10 nicht bekannt
- Wachsende Bedarfe in den Fachämtern für Neubeschaffungen (überalterter Bestand, Umweltzone)
- Abgrenzung zwischen „Einsatzfahrzeugen“, „fachspezifischem Material - Arbeitsmaschinen“ und „Dienstwagen“ nicht vorhanden (ausgeprägtes Ressortdenken)
- Bereitschaft zur Inanspruchnahme von Poolfahrzeugen nur begrenzt vorhanden
- Poolstandort für die Fachämter nicht optimal (nur Neustadt)

- Potenzialanalyse zur Optimierung der Mobilitätskosten in der Stadtverwaltung
- Senkung der Kosten für den Fuhrpark (zentral und dezentral) sowie der Mobilitätskosten
- Steigerung der Produkt- und Prozessqualität
- Effizienzsteigerung durch Shared Services im Konzern Stadt (Auslastung, Kosten)
- Klarheit in der Produkt- und Prozessqualität nach dem Kongruenzprinzip der Organisation (AKV)

Gründe für die Einbeziehung eines externen Beraters

Hauptamt und Stabsstelle Haushaltskonsolidierung schlagen den (befristeten) Einsatz eines externen Beraters vor, da

- dieser über **erhebliche Erfahrungsvorsprünge** gegenüber den Beschäftigten verfügt, also mit einem Transfer **aus ähnlich gelagerten Projekten anderer Kommunen**, Fällen, Prüfungen, Berechnungen u. Ä. Zeit und Qualität gewonnen werden,
- fehlendes Know-how im Hauptamt (fehlender Fuhrparkmanager) ausgeglichen wird und
- der **professionell-neutrale Außenblick** Veranlassung gibt, möglicherweise vor allem durch die Historie zu erklärende Aufbau- und Ablauforganisationen beinahe aus einem **Reißbrett-Blickwinkel „ideal“ neu aufzustellen**.

Was das Hauptamt (u. U. gemeinsam mit den Stadtwerken) selbst leisten kann, wird nicht über den Berater abgewickelt.

- Fahrzeugeinsatz und –disposition, differenziert nach Fahrzeugklassen und –ausstattung,
- Optimierungspotenziale in der Zusammenarbeit mit den Stadtwerken (Shared Services)
- Nutzung von Fahrzeugen weiterer Anbieter (Mietfahrzeuge, Carsharing ...),
- Umfang der Nutzung von Privatfahrzeugen und Fahrrädern für dienstliche Fahrten,
- Prozesse und Wahl des Verkehrsmittels bei Dienstreisen,
- Disposition der Mobilität in unterschiedlichen Aufgabenbereichen,
- Halterhaftung und Aufsichtspflichten,
- Wechselwirkung zwischen privatem und dienstlichem Mobilitätsverhalten

- Aufbau eines gemeinsamen Fahrzeugpools
- Optimierung von Kurierfahrten durch gemeinsame operative Abstimmung
- Nutzung von ökonomischen Vorteilen bei der Beschaffung
- Nutzung vorhandener Infrastruktur (z. B. Tankstelle, Werkstatt)
- Gegenseitige Unterstützung in Spitzenlasten und bei Engpässen
- Integration von Carsharing
- Zukunftssichere Beschaffung durch Erfahrungstransfer (z. B. alternative Antriebe)
- Informationsaustausch zur Definition von stadtinternen Service Level Agreements (Personentransporte, Postrouten)
- Informationsaustausch zur Kosten- und Leistungstransparenz für den städtischen Fuhrpark

- Auftaktworkshop (Einführung, Datenbeschaffung Fuhrpark, Dienstreisen, Beschaffung, Controlling, Infrastruktur)
- Datenanalyse
- Sichtung der Infrastruktur des Fuhrparks
- Interviews mit verantwortlichen Organisationseinheiten
- Einzelbetrachtung für ausgewählte Fahrzeuge
- Workshop zur Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse

- **Projektsteuerung:** Beigeordneter für Finanzen und Personal, Amtsleiter Hauptamt, Amtsleiterin Organisation und Personalservice, Stabsstellenleiterin Haushaltskonsolidierung
- **Projektleitung:** Ressortleiterin Zentrale Dienste
- **Expertenteam:** Ressort Zentrale Dienste, Ressort Organisation, Fachämter und Eigenbetriebe nach Relevanz
- **Mitwirkung:** Fuhrpark Stadtwerke/HWS
- **Berater:** Hr. Petersen, EcoLibro

- Auftaktworkshop, Datenbedarfsanalyse, Feinabstimmungen,
- Ortsbesichtigungen: 28./29. KW
- Interviews, Datenerhebung, Auswertungen, Grobkonzept: 33. - 37. KW
- Einzelanalysen: 37. KW
- Redaktionelle Fertigstellung: 39. KW
- Evaluierung, Vorstellung in der Verwaltungsführung: 41.-44. KW
- Konzeptvorstellung durch Verwaltung: ca. 45. KW