Zusammenfassung der Ergebnisse der Potenzialanalyse im Bereich der betrieblichen Mobilität der Stadtverwaltung Halle (Saale)

erstellt durch:

Knut Petersen. Unternehmensberatung, Lizenzpartner der EcoLibro GmbH
Am Flachslande 14, 27324 Hassel; knut.petersen@ecolibro.de; +49 - 4254 - 800 58 41

Inhaltsverzeichnis

0. Vorbemerkung 3
1. Ausgangssituation und Projektbeschreibung 3
1.1 Darstellung des Auftrages 4
1.2 Ablauf des Beratungsprojektes 4
2. Darstellung der Ist-Situation der betrieblichen Mobilität 4
2.1 Kosten und CO_2-Ausstoß der städtischen Mobilität 5
2.1.1 Kosten der städtischen Mobilität 5
2.1.2 CO_2-Ausstoß der betrieblichen Mobilität 6
2.2 Feststellungen zur Nutzung der verschiedenen Mobilitätsarten 6
2.2.1 Bedeutung der verschiedenen Mobilitätsarten im Bereich der Personen-mobilität 6
2.2.2 Nutzung des ÖPNV 7
2.2.3 Einsatz von Privat-Kfz gegen Wegstreckenentschädigung 7
2.2.4 Weitgehend dezentraler Einsatz der Dienst-Pkw 7
2.3 Feststellungen zur Nutzung und Auslastung der Transporterklasse 9
2.3.1 Standort- und funktionsübergreifende Auswertung der Transporterklasse 9
2.3.2 Poolbarkeit der Fahrzeuge 10
2.4 Sonstige Feststellungen im Bereich der städtischen Fahrzeuge 10
2.4.1 Werkstätten 10
2.4.2 Beschaffung der Fahrzeuge 11
2.4.3 Alter und Laufleistung der Fahrzeuge 11
2.4.6 Kosten der Fahrzeuge 12
2.4.7 Wirtschaftlichkeitsentscheidung Leasing oder Kauf 12
2.4.8 Halterpflichten 13
3. Empfehlungen 13
3.1 Empfehlungen für die Personenmobilität 13
3.1.1 Amtsübergreifendes Mobilitätskonzept für die Personenmobilität 13
3.1.2 Pooling übertragbarerer ÖPNV-Tickets 15
3.1.3 Dienst-Zweiräder 15
3.1.4 Bezuschussung von privaten Jahres- /Monatstickets und Bahncards 15
3.1.5 Einsatz von Web- und Telefonkonferenztechnik 16
3.1.6 Weitere Empfehlungen zur Personenmobilität 16
3.2 Empfehlungen für die funktionale Mobilität 16
3.2.1 Bedarfsanalyse der Nutzfahrzeuge 16
3.2.2 Einsatz- und Tourenplanung für die Planung von wechselnden Touren 17
3.3 Allgemeine Empfehlungen 18
3.3.1 Mobilitätscontrolling als Grundlage zur internen Verrechnung 18
3.3.2 Fahrzeugbeschaffung 18
3.3.3 Einrichtung eines Mobilitätsdienstleistungscenters 19

3.3.4 Halterhaftung 19
3.3.5 Realisierung von Quick Wins 19
4. Fazit und Schlussbemerkung 20
4.1 Fazit 20
4.2 Schlussbemerkung 21

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Verteilung der Fahrzeuge
Abbildung 2: Mobilitätskosten
Abbildung 3: CO_2-Ausstoß gesamt
Abbildung 4: Kosten und CO_2-Ausstoß Personenmobilität
Abbildung 5: FLEETRIS-Bild Pkw
Abbildung 6: FLEETRIS-Bild Vans
Abbildung 7: FLEETRIS-Bild Transporter
Abbildung 8: Poolbare und gepoolte Fahrzeuge
Abbildung 9: Altersstruktur des Fuhrparks
Abbildung 10: Kilometerkosten je Fahrzeugklasse und Altersgruppe
Abbildung 11: Kostenvergleich Kauf- und Leasingfahrzeuge
Abbildung 12: Visuelle Darstellung einer Bedarfsanalyse (FLEETRIS)
Abbildung 13: Altersstruktur der Transporter
Abbildung 14: Übersicht der Empfehlungen

0. Vorbemerkung

In der vorliegenden Zusammenfassung werden die Ergebnisse der Potenzialanalyse im Bereich der betrieblichen Mobilität der Stadtverwaltung Halle (Saale) verkürzt dargestellt. Detailinformationen sind der schriftlichen Dokumentation zur Potenzialanalyse zu entnehmen.

1. Ausgangssituation und Projektbeschreibung

Zur Sicherstellung der betrieblichen Mobilität verfügt die Stadt Halle (Saale) über insgesamt 301 Fahrzeuge (231 Nutzfahrzeuge und 70 Personenkraftwagen), die überwiegend dezentral in den Ämtern und Eigenbetrieben vorgehalten werden (vgl. Abbildung 1). 11 Fahrzeuge werden in einem zentralen Fahrzeugpool am Standort Halle-Neustadt vorgehalten und können von allen Ämtern und Eigenbetrieben angemietet werden. Das Management des Gesamtfuhrparks ist Anfang 2011 vom Eigenbetrieb Zentrales Gebäude-Management an das Amt 10 übergegangen und wird dort im Team Fuhrpark/Pfortendienst getätigt. **Für diese Managementleistung stehen derzeit lediglich 2 Personen (die Ressortleiterin als Teamleiterin in Personalunion und ein Fuhrparkkoordinator) zur Verfügung.**

Amt/Betrieb	10	23	31	32	37	40	50	51	53	62	63	66	67	450	520	EB ZGM	EfA
Fahrzeuganzahl	15	2	2	12	118	3	2	7	3	4	2	11	64	1	4	17	34

Abb. 1: Verteilung des Fuhrparks

Zur Personenmobilität werden neben den Dienstfahrzeugen ebenfalls verschiedene Mobilitätsarten, wie der ÖPNV, die Bahn sowie die Privat-Pkw der Beschäftigten dienstlich genutzt.
Weder Datenbasis noch Kennzahlen standen bei Projektbeginn zentral zur Verfügung. **Somit stellte die mangelnde Transparenz hinsichtlich des aktuellen Nutzungsverhaltens die zentrale Problemstellung zu Projektbeginn dar.**

1.1 Darstellung des Auftrages

Ziel der Potenzialanalyse war es, die erforderliche Transparenz im Bereich des aktuellen Nutzungsverhaltens der betrieblichen Mobilität zu schaffen. Dabei wurden im Detail folgende Ziele verfolgt:

- Senkung der Fuhrparkkosten
- Senkung der Kosten für sonstige Mobilität
- Senkung des mobilitätsbedingten CO_2-Ausstoßes des Kunden und seiner Mitarbeiter
- Senkung der Prozesskosten
- Verbesserung der Produkt- und Prozessqualität
- Verbesserung des Kundenservices der zentralen Dienste für die Stadtverwaltung
- Erhöhung der Motivation und der Leistungsbereitschaft aller betroffenen Mitarbeiter

Als Ergebnis der Potenzialanalyse werden hier geeigneter Optimierungsmaßnahmen samt einer Abschätzung des jeweils darin enthaltenen Einsparpotenzials hinsichtlich der Kosten sowie des CO_2-Ausstoßes aufgezeigt.

1.2 Ablauf des Beratungsprojektes

Das Projekt wurde im Zeitraum vom 12.07.11 bis 05.12.11 durchgeführt. Es umfasste die Erhebung und Auswertung zentral verfügbarer Daten, die Durchführung von insgesamt 15 Interviews mit den mobilitätsintensivsten Ämtern, die Erstellung eines Konzeptentwurfes, dessen Vorstellung im Rahmen einer Informationsveranstaltung mit einem Großteil der bis dahin in das Projekt involvierten Personen sowie die Erarbeitung eines abschließenden Grobkonzeptes.

2. Darstellung der Ist-Situation der betrieblichen Mobilität

In diesem Abschnitt findet eine ökonomische und ökologische Betrachtung des derzeit praktizierten Mobilitätsmanagements statt. Dabei findet im ersten Schritt eine Aufstellung der gesamten Mobilitätskosten und des mobilitätsbedingten CO_2-Ausstoßes statt, um dann in der Folge die Nutzung der unterschiedlichen Mobilitätsarten zu betrachten. Weiterhin wird die Auslastung, das Alter und die praktizierte Beschaffung des Fuhrparks begutachtet.

2.1 Kosten und CO_2-Ausstoß der städtischen Mobilität

2.1.1 Kosten der städtischen Mobilität

Auf Grundlage der vorliegenden Daten verursacht die Mobilität der Stadt über alle Mobilitätsarten **jährliche Kosten in Höhe von insgesamt rund 2,1 Mio. €.** Bei dieser Summe ist zu berücksichtigen, dass alleine das **Amt 37 mehr als 1,2 Mio. €** der Kosten verursacht. Weiterhin ist bemerkenswert, dass **die Reparaturkosten des Amtes 67 nicht enthalten** sind.

Abbildung 1 stellt die Mobilitätskosten über alle Organisationseinheiten getrennt nach Mobilitätsarten dar. Die Kostendaten in der Spalte Km-Erstattung umfassen dabei die Dienst- und Fortbildungsreisen sowie den Pkw-Einsatz für einen dienstlichen Zweck. Die Kosten, die unter HAVAG subsumiert wurden, beinhalten 4-Fahrten-Karten, Einzelfahrkarten und Monatskarten.

Amt/Betrieb	Km-Erstattung	HAVAG	Jahreskarte	Taxikosten	Bahn	Fuhrpark	Gesamtkosten
10	77,80 €	535,70 €	0,00 €	0,00 €	1.250,75 €	73.023,44 €	74.887,69 €
11	913,40 €	1.584,30 €	2.215,00 €	15,00 €	11.143,77 €	0,00 €	15.871,47 €
14	222,20 €	145,00 €	1.329,00 €	0,00 €	242,95 €	0,00 €	1.939,15 €
20	14.775,55 €	179,60 €	0,00 €	18,00 €	502,72 €	0,00 €	15.475,87 €
23	0,00 €	0,00 €	2.658,00 €	0,00 €	101,65 €	6.324,86 €	9.084,51 €
30	57,00 €	932,70 €	443,00 €	0,00 €	745,30 €	0,00 €	2.178,00 €
31	195,80 €	459,00 €	1.329,00 €	13,50 €	639,55 €	4.550,00 €	7.186,85 €
32	86,00 €	2.435,00 €	2.658,00 €	0,00 €	456,30 €	68.480,44 €	74.115,74 €
33	169,20 €	662,20 €	886,00 €	2,50 €	1.600,15 €	0,00 €	3.320,05 €
37	1.746,50 €	528,00 €	0,00 €	0,00 €	185,35 €	1.217.874,01 €	1.220.333,86 €
40	8,60 €	5.810,20 €	5.759,00 €	0,00 €	94,75 €	9.565,14 €	21.237,69 €
50	289,80 €	1.101,50 €	3.544,00 €	0,00 €	1.221,35 €	2.989,22 €	9.145,87 €
51	1.836,45 €	3.825,30 €	7.088,00 €	46,70 €	4.947,25 €	16.752,63 €	34.496,33 €
53	17.033,58 €	768,00 €	11.518,00 €	0,00 €	1.983,55 €	9.582,31 €	40.885,44 €
61	267,85 €	0,00 €	2.215,00 €	18,60 €	2.564,80 €	0,00 €	5.066,25 €
62	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	117,20 €	19.718,32 €	19.835,52 €
63	286,70 €	82,00 €	443,00 €	0,00 €	430,48 €	2.617,00 €	3.859,18 €
66	0,00 €	254,00 €	5.316,00 €	0,00 €	11,75 €	65.599,50 €	71.181,25 €
67	142,40 €	0,00 €	2.215,00 €	0,00 €	88,45 €	139.579,82 €	142.025,67 €
80	2.086,40 €	105,20 €	0,00 €	61,40 €	1.768,25 €	0,00 €	4.021,25 €
321	0,00 €	34,50 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	34,50 €
390	0,00 €	14,20 €	0,00 €	0,00 €	62,80 €	0,00 €	77,00 €
407	144,80 €	26,00 €	0,00 €	0,00 €	444,15 €	0,00 €	614,95 €
411	69,20 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	158,50 €	0,00 €	227,70 €
421	0,00 €	59,50 €	0,00 €	0,00 €	468,60 €	0,00 €	528,10 €
422	0,00 €	627,50 €	0,00 €	0,00 €	187,05 €	0,00 €	814,55 €
441	1.446,40 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	159,95 €	0,00 €	1.606,35 €
450	60,80 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	240,10 €	2.285,51 €	2.586,41 €
520	0,00 €	595,00 €	0,00 €	0,00 €	115,50 €	8.925,23 €	9.635,73 €
540	164,50 €	0,00 €	0,00 €	10,00 €	1.018,85 €	0,00 €	1.193,35 €
600	0,00 €	164,50 €	0,00 €	0,00 €	75,10 €	0,00 €	239,60 €
802	240,00 €	46,90 €	0,00 €	0,00 €	1.204,40 €	0,00 €	1.491,30 €
Dez	1.173,00 €	268,60 €	0,00 €	208,00 €	1.015,10 €	0,00 €	2.664,70 €
EB Kita	0,00 €	4.285,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	4.285,00 €
EB ZGM	71,80 €	2.274,00 €	11.518,00 €	0,00 €	482,10 €	65.805,26 €	80.151,16 €
EfA	0,00 €	13,00 €	0,00 €	0,00 €	94,45 €	217.702,95 €	217.810,40 €
GPR, PR	175,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	175,00 €
Jobcenter	318,80 €	658,00 €	0,00 €	0,00 €	629,70 €	0,00 €	1.606,50 €
Summe	**44.059,53 €**	**28.474,40 €**	**61.134,00 €**	**393,70 €**	**36.452,67 €**	**1.931.375,64 €**	**2.101.889,94 €**

Abb. 2: Mobilitätskosten für den Zeitraum Mai 2010 bis Mai 2011[1]

[1] Einzelne Ämter haben als Betrachtungszeitraum das Jahr 2010 gewählt.

Aus den Interviews konnte weiterhin die Erkenntnis gewonnen werden, dass es eine nicht zu vernachlässigende Anzahl von Beschäftigten der Stadt Halle gibt, **die private Ressourcen (Privat-Kfz, privates Fahrrad oder privat beschaffte Monats- bzw. Jahreskarte für den ÖPNV) unentgeltlich zu dienstlichen Zwecken einsetzen.**

2.1.2 CO_2-Ausstoß der betrieblichen Mobilität

Die Nutzung der Dienstfahrzeuge sowie der Privat-Kfz verursacht einen **jährlichen Gesamtausstoß von ca. 914 t CO_2.** Bildlich dargestellt entspricht dies der Füllung von 914 Heißluftballons.
Für die städtischen Fahrzeuge wurde bei der Berechnung der tatsächliche Kraftstoffverbrauch (Diesel, Benzin und Autogas) zugrundegelegt. Für die Privat-Pkw wurde mit dem Durchschnittswert der Deutschen Energie Agentur (dena) von 161 g / km gerechnet.

Fahrzeuge	Laufleistung p.a.	CO_2-Ausstoß p.a.
Dienstfahrzeuge	1.793.276 km	892.768 kg
Privat-Kfz	133.671 km	21.387 kg

Abb. 3: CO_2-Ausstoß gesamt

Für die weiteren Mobilitätsarten konnte aufgrund fehlender Kilometerangaben kein CO_2-Ausstoß ermittelt werden.

2.2 Feststellungen zur Nutzung der verschiedenen Mobilitätsarten

2.2.1 Bedeutung der verschiedenen Mobilitätsarten im Bereich der Personen-mobilität

Das aktuelle Mobilitätssystem der Stadtverwaltung unterscheidet sich im Bereich der Personenmobilität von anderen Städten. **Die Nutzung des Privat-Kfz gegen Wegstreckenentschädigung spielt nur eine vergleichsweise geringe Rolle. Diese vergleichsweise geringe Nutzung der Privat-Kfz ist positiv,** da diese Mobilitätsart im Vergleich zu anderen als teuer zu bewerten ist. Nach den vorliegenden Daten werden jährlich knapp 133.000 km[2] mit Privat-Kfz für dienstliche Zwecke zurück gelegt. Demgegenüber stehen fast 773.000 km pro Jahr mit Dienst-Pkw sowie eine intensive Nutzung des ÖPNV, ohne dass hier Angaben über die zurückgelegten Kilometer gemacht werden können. Weiterhin findet das Fahrrad Anwendung, wobei insbesondere die privaten Räder zum Einsatz kommen. In Städten vergleichbarer Größenordnung ist häufig eine deutlich intensivere Nutzung der Privat-Pkw zu beobachten. Nicht selten werden Privat-Pkw im gleichen Umfang wie die Dienstfahrzeuge genutzt.

[2] Die Daten zur dienstlichen Nutzung der Privat-Pkw erscheinen noch unvollständig, da zwischen den Angaben innerhalb der Interviews und den übermittelten Daten eine Diskrepanz existiert.

Fahrzeuge	Laufleistung p.a.	CO2-Ausstoß p.a.	Kosten p.a.
Dienstfahrzeuge (Pkw)	772.759 km	205.207 kg	296.472 €
Privat-Kfz	133.671 km	21.387 kg	44.060 €
ÖPNV	offen	offen	89.608 €
Bahn	offen	offen	36.452 €

Abb. 4: Kosten und CO_2-Ausstoß Personenmobilität

Um die Kosten der Personenmobilität besser im Vergleich zu anderen Städten bewerten zu können, wurden diese durch die Einwohnerzahl dividiert. **Die hallesche Stadtverwaltung kommt somit auf einen Wert von ca. 2 € pro Einwohner. Aus anderen Projekten sind Werte zwischen 1,60 und 3,20 € bekannt. Dies unterstreicht die o.g. positive Bewertung.** Eine solche Bewertung ist für die funktionale Mobilität ungleich schwieriger, da diese häufig durch Outsourcing-Maßnahmen geprägt ist.

2.2.2 Nutzung des ÖPNV

Der ÖPNV wird durch die Stadtverwaltung sowohl mit dienstlichen Einzel-, 4-Fahrten-, Monats-, und Jahrestickets umfangreich genutzt. Zusätzlich werden auch private Monats- und Jahreskarten durch Teile der Beschäftigten dienstlich zum Einsatz gebracht.
Die Stadtverwaltung beschaffte in 2010 für insgesamt 28.474 € insgesamt Einzel-, 4-Fahrten- und Monatstickets, sowie für 61.134 € Jahreskarten. Es erfolgt keine Disposition von Monats- und Jahrestickets, sondern lediglich eine Dokumentation der erfolgten Ausgaben. Die Tickets liegen in der Regel dezentralisiert in Sekretariaten u.ä. der Ämter und Ressorts, so dass eine organisationseinheitsübergreifende Nutzung eher die Ausnahme darstellt.

2.2.3 Einsatz von Privat-Kfz gegen Wegstreckenentschädigung

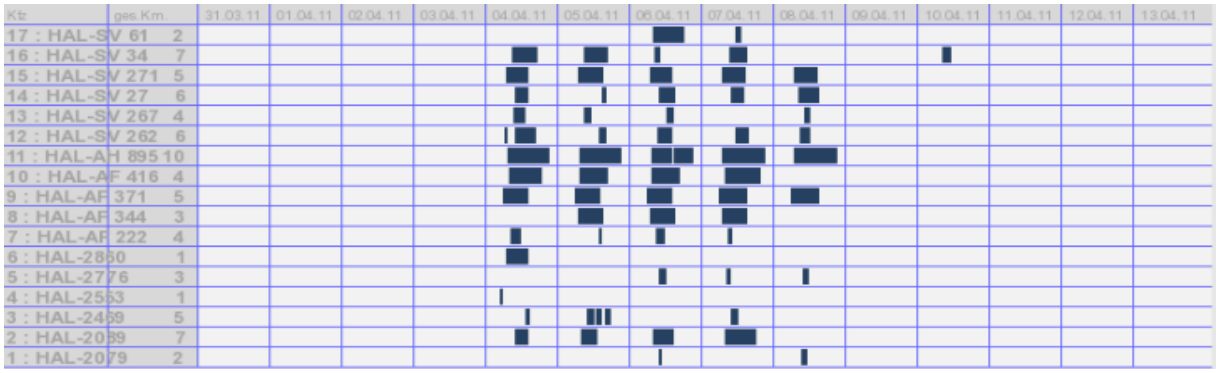
Für die Nutzung von Privat-Kfz erhalten die Mitarbeiter eine Erstattung in Höhe von 0,20 bzw. 0,35 €, letzteres bei Vorliegen eines erheblichen dienstlichen Interesses. Ganz überwiegend werden 0,35 € in Ansatz gebracht. Aus den Gesprächen ergab sich der Eindruck, dass es **keine einheitliche Auslegung der Dienstanweisung hinsichtlich der Definition „erhebliches dienstliches Interesse“ gibt.**
Zu den ca. 44.000 € Wegstreckenentschädigung kommen noch die Aufwendungen für den Kommunalen Schadensausgleich (KSA), die gemäß den Angaben des Amtes 30 zu weiteren Kosten von ca. 5.600 € führen. Je Kilometer steigen somit die Kosten um durchschnittlich 4 Cent, damit kostet der Kilometer tatsächlich knapp 0,24 € bzw. 0,39 €.
Wie bereits im Abschnitt 2.1 erwähnt, findet neben der entschädigten Nutzung des Privat-Kfz ebenfalls ein unentgeltlicher Einsatz in unbekannter Höhe statt. In den Interviews wurde durch den Berater der Eindruck gewonnen, dass der Umfang nicht zu vernachlässigen ist.

2.2.4 Weitgehend dezentraler Einsatz der Dienst-Pkw

Die Masse der 70 Dienst-Pkw ist einzelnen Ämtern, Ressorts, Teams oder Personen zugeordnet. 11 Fahrzeuge sind in Halle-Neustadt als Pool zusammengefasst und werden durch einen Fuhrparkkoordinator disponiert.

Um einen Eindruck von dem Einsatzprofil der Dienst-Pkw zu gewinnen, wurde eine Stichprobe der Fahrtenbucheintragungen ausgewertet. Hierbei wurden für den Zeitraum 04.04. – 10.04.2011 insgesamt 17 Pkw-Fahrtenbücher sowie 8 Fahrtenbücher der Van-Klasse (8-Sitzer) mittels der Analyse-Software FLEETRIS betrachtet. Die FLEETRIS-Bilder (Abbildung 5 und 6) visualisiert dabei im ersten Schritt den tatsächlichen Einsatz der Fahrzeuge, um dann im zweiten Schritt den Bedarf an Fahrzeugen bei optimierter Disposition darzustellen.

Realer Fahreinsatz von **17 Pkw**:



Fahrzeugbedarf von **11 Pkw** bei optimierter Disposition

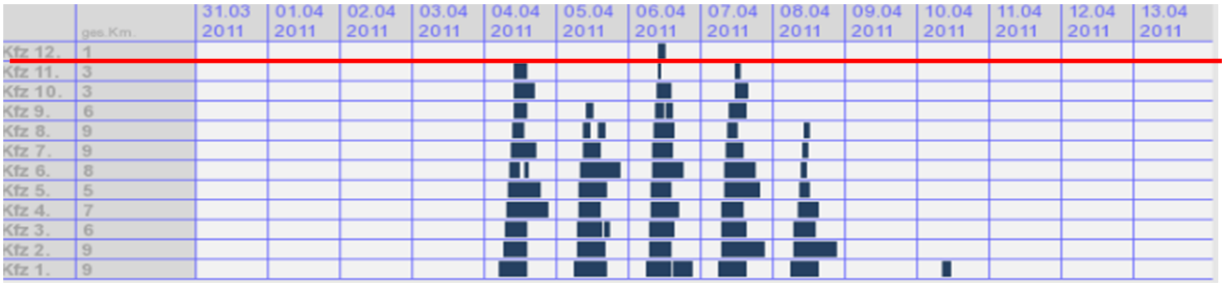
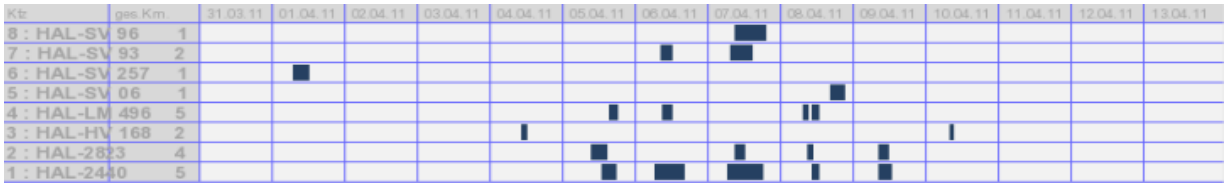


Abb. 5: FLEETRIS-Bild Pkw

Realer Fahrzeugeinsatz von **8 Vans** (8-Sitzer)



Fahrzeugbedarf von **3 Vans** bei optimierter Disposition

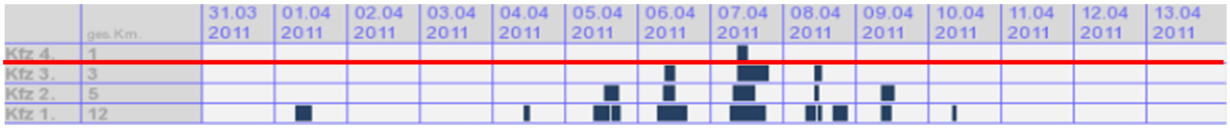


Abb. 6: FLEETRIS-Bild Vans

Als Fazit dieser stichprobenartigen Auswertung ist festzuhalten, dass die Einschätzung der Interviewpartner, nämlich dass die Dienst-Pkw hochgradig ausgelastet sind, nicht bestätigt

werden kann. **Die Darstellungen des realen Fahrzeugeinsatzes zeigen doch erhebliche Freiräume auf, so dass hier erheblichen Optimierungspotenzial vorhanden ist.**

2.3 Feststellungen zur Nutzung und Auslastung der Transporterklasse

Die weit überwiegende Anzahl der Fahrzeuge der Transporterklasse (Caddy, Kastenwagen und Pritsche) werden in den Ämtern 66 und 67 sowie im Eigenbetrieb für Arbeitsförderung eingesetzt. Das Amt 66 hält die Fahrzeuge an einem Bauhof in Halle-Neustadt vor, wobei diese aufgrund einer mangelnden Auftragslage eine geringe bis keine Auslastung erfahren. Die Fahrzeuge des Amtes 67 sowie des Eigenbetriebes für Arbeitsförderung werden weitestgehend dezentral vorgehalten, wobei der Eigenbetrieb bereits ein Fahrzeugpooling an einem Standort betreibt.

2.3.1 Standort- und funktionsübergreifende Auswertung der Transporterklasse

In gleicher Weise wie die Dienst-Pkw wurden auch die Transporter (Caddy, Kasten und Pritschen) mittels FLEETRIS ausgewertet. Im Rahmen dieser Auswertung wurden 15 Transporter unterschiedlicher Größen zu einer Klasse zusammengefasst.

Realer Fahrzeugeinsatz von **15 Transportern**

Fahrzeugbedarf von **8 Transportern** bei optimierter Disposition

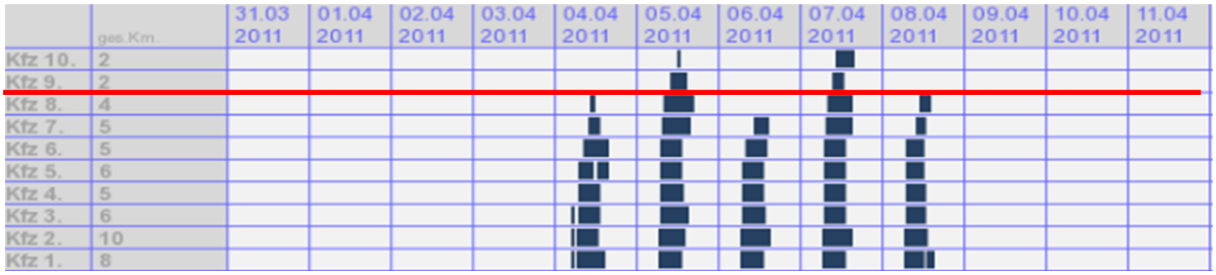


Abb. 7: FLEETRIS-Bild Transporter

Dabei ergab sich ein zeitgleicher Bedarf von 8 Fahrzeugen. An zwei Tagen hätte der Spitzenbedarf mit externen Kapazitäten gedeckt werden müssen. Somit lässt sich hier das gleiche Fazit, wie bei den Dienst-Pkw ziehen. Gleichwohl spielt natürlich bei den Transportern der funktionale Einsatz eine erhebliche Rolle und ist im Rahmen einer Optimierungsbetrachtung zu berücksichtigen.

2.3.2 Poolbarkeit der Fahrzeuge

In den vorangegangenen Abschnitten wurde die verbesserungsbedürftige Auslastung des Fuhrparks dargestellt. Ein wirksames Mittel, um die Auslastung der einzelnen Fahrzeuge zu erhöhen ist, diese gemeinsam mit anderen Organisationseinheiten zu nutzen. Im Rahmen der Interviews wurde der Einsatz der Fahrzeuge der Ämter und Eigenbetriebe besprochen. Neben den bereits im Hauptamt gepoolten 11 Fahrzeugen erscheinen **über nahezu alle Ämter und Eigenbetriebe 80 weitere Fahrzeuge poolingfähig** zu sein (vgl. Abbildung 8).

Amt	Standort	poolbar	gepoolt
10	Am Stadion 5	0	11
63	Hansering 15	2	0
23	Große Nikolaistraße 8	2	0
31	Hansering 15	2	0
51	Schopenhauerstraße 4	4	0
50	Südpromenade 30	2	0
40	Kaulenberg 4	1	0
32	Am Stadion 5	2	0
EfA	Dölauer Straße	5	0
EfA	Hibiskusweg	2	0
EfA	Holzplatz	18	0
EfA	Kammstraße	1	0
EfA	Landrain	8	0
53	Kreuzerstraße 12	2	0
53	Niemeyerstr. 1	1	0
62	Hansering 15	1	0
EB ZGM	Am Stadion 5	10	0
66	Am Stadion 5	7	0
67	z.B. Liebenauer Str. 118	10	0
Summe		**80**	**11**

Abb. 8: Poolbare und gepoolte Fahrzeuge

2.4 Sonstige Feststellungen im Bereich der städtischen Fahrzeuge

2.4.1 Werkstätten

In den Ämtern 67 und 37 werden jeweils eine Werkstatt mit 3 bzw. 4 Beschäftigten für die Instandhaltung der Fahrzeuge und des Gerätes der beiden Ämter betrieben.

Gemäß der Angaben des Amtes 67 wurden im Jahr 2010 Betriebskosten in Höhe von ca. 33.000 € verursacht. **Kosten für das eingesetzte Material sowie eine Zuordnung der Personalkosten zu den Reparaturleistungen konnten bisher nicht dargestellt werden.**
Die Werkstatt im Amt 37 verursacht jährlich Personalkosten von ca. 194.000 €, Betriebskosten von ca. 65.000 € und Materialkosten von ca. 133.000 €. **Eine aufwandsgerechte Zuordnung dieser Kosten auf die einzelnen Fahrzeuge findet bisher keine Anwendung.**

2.4.2 Beschaffung der Fahrzeuge

Hinsichtlich der Finanzierungsform wurde der Eindruck gewonnen, **dass die Wahl der Finanzierungsform stark mit der Haushaltslage zusammenhängt.** Bei einer solchen Vorgehensweise **wird nicht die wirtschaftlich sinnvollste Alternative** gewählt, da gar nicht alle Alternativen Berücksichtigung finden.
Eine laufende Betrachtung der Vollkosten von Kauffahrzeugen zur Ermittlung des wirtschaftlichen Ersatzzeitpunktes (WEZ) und eine daran ausgerichtete Aussteuerungspolitik erfolgt nicht. **Eine Systematik, bei der ein Kauffahrzeug bewusst zu einem wirtschaftlich sinnvollen Zeitpunkt verkauft wird, zu dem man noch einen guten Restwert erzielt, bis zu dem man aber auch noch nicht übermäßige Ausfälle und Reparaturen erwarten muss, wird nicht praktiziert.**

2.4.3 Alter und Laufleistung der Fahrzeuge

Die Fahrzeuge[3] der Stadt weisen ein **Durchschnittsalter von 8 Jahren** auf. Dabei kann zwischen Leasing- und Kauffahrzeugen[4] unterschieden werden. Die Haltedauer von Leasingfahrzeugen beträgt 1-4 Jahre, das Durchschnittsalter liegt derzeit bei 1,7 Jahren. Kauffahrzeuge hingegen werden deutlich älter, das aktuelle Durchschnittsalter liegt bei 9,4 Jahren. Die nachfolgende Tabelle zeigt die aktuelle Altersverteilung der Fahrzeuge:

Altersklasse	0-5 Jahre	6-10 Jahre	11-15 Jahre	>15 Jahre
Anzahl	133	47	73	48

Abb. 9: Altersstruktur des Fuhrparks

Somit sind derzeit 40 % aller Fahrzeuge älter als 10 Jahre. **Dies wird in den nächsten Jahren zu einem erheblichen Erneuerungsbedarf führen.**
In der Folge wurde die Laufleistung als Indiz für die Auslastung der Fahrzeuge in den einzelnen Altersklassen betrachtet. Die Fahrzeuge in der Altersklasse kleiner 5 Jahre fahren in der Masse mehr als 10.000 km in einzelnen Fahrzeugklassen sogar knapp an die 20.000 km. In der Altersklasse 5-10 Jahre sind noch ähnliche Werte, allerdings ohne diese Spitzenwerte, zu beobachten. Anders sieht dies bei den Fahrzeugen älter als 10 Jahre aus. In diesem Segment liegt die Laufleistung überwiegend zwischen 5.000 und 7.000 km.
Folgende Schlüsse erscheinen derzeit naheliegend:

- Ältere Fahrzeuge werden weniger intensiv eingesetzt.
- Sie dienen eher als Reservefahrzeug, und werden genutzt, wenn die neueren Fahrzeuge nicht ausreichen / nicht zur Verfügung stehen.
- Sie haben höhere, schadensbedingte Ausfallzeiten als die jüngeren Fahrzeuge und werden deshalb weniger intensiv genutzt.

Die deutlich geringeren Laufleistungen stellen aus Sicht des Beraters ein klares Indiz dafür dar, dass der Fahrzeugbestand bei einer Verjüngung in noch konkret zu beziffernder Anzahl verringert werden kann.

[3] Ohne Arbeitsmaschinen und Anhänger
[4] Unter Kauffahrzeugen werden hier auch geschenkt, geförderte und gesponserte Fahrzeuge verstanden.

2.4.6 Kosten der Fahrzeuge

Auf Basis der Meldung der Ämter und Eigenbetriebe wurden für die Potenzialanalyse die verschiedenen Arten der Fahrzeugkosten (Abschreibung, Leasingrate, Steuern, GEZ-Gebühren, Kraftstoff-, Reparatur-, Inspektions-, Prüfungs- und Versicherungskosten) bezogen auf den Zeitraum Mai 2010 bis Mai 2011 zur Verfügung gestellt. **Diese Datenbasis stellt insbesondere wegen der unsauberen Zuordnung der Werkstattkosten noch keine ausreichende Grundlage zur abschließenden Bewertung der Beschaffungspraxis (Kauf / Leasing) und der wirtschaftlichen Haltedauer dar.**
Auf Grundlage dieser Kostendaten, der Laufleistung sowie des Fahrzeugalters wurden je Fahrzeugklasse in 3 Altersklassen die durchschnittlichen Kilometerkosten ermittelt (vgl. Abbildung 9). **Bereits zum jetzigen Zeitpunkt, also ohne auslastungssteigernde Maßnahmen, sind die Dienst-Pkw der Fahrzeugklassen P1 (Polo-Klasse) und P2K (Golf-Kombi-Klasse) tendenziell günstiger in den Kilometerkosten als der Einsatz der Privat-Kfz (vgl. Abschnitt 2.2.3)**

Fahrzeugklasse	Beispiel	< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre
P1	VW Polo	0,40 €	0,23 €	0,28 €
P2	VW Golf	0,53 €	0,50 €	0,33 €
P2K	VW Golf Kombi	0,28 €	0,31 €	0,51 €
P3	VW Passat	0,46 €	0,00 €	0,00 €
V3	MB Sprinter, 8-Sitzer	0,46 €	0,35 €	0,26 €
Fahrzeugklasse		< 5 Jahre	5-10 Jahre	> 10 Jahre
TR0	Piaccio Vespar Car	0,60 €	0,00 €	3,88 €
TR1	VW Caddy	0,61 €	0,21 €	1,14 €
TR2DOKA	VW T5 Doppelkabine	0,47 €	0,00 €	0,59 €
TR2KA	MB Sprinter Kasten	0,58 €	0,83 €	0,46 €
KOM	Kraftomnibus	0,00 €	0,00 €	5,31 €
Lkw1	Lkw7,5 t zGG.	0,00 €	0,00 €	0,57 €
Lkw1 Kipper	7,5 t zGG, Kipper	1,75 €	0,00 €	0,00 €

Abb. 10: Kilometerkosten je Fahrzeugklasse und Altersgruppe

Aufgrund der Abschreibung bzw. der Leasingraten sind die Fahrzeuge der Pkw- und Van-Klasse in den ersten Jahren tendenziell teurer als die älteren Fahrzeuge dieser Klassen. Hierbei handelt es sich allerdings um eine Momentaufnahme. **Eine langfristig angelegte Untersuchung (z.B. über fünf Jahre) der Reparaturkosten der älteren Fahrzeuge könnte zu anderen Ergebnissen führen.** Anders als bei den Pkw stellen sich die Kosten pro Kilometer bei den Transportern dar. Hier sind die Fahrzeuge im Alter größer 10 Jahre tendenziell teurer als die „jungen“ Fahrzeuge. Auch dies stellt eine Momentaufnahme dar.

2.4.7 Wirtschaftlichkeitsentscheidung Leasing oder Kauf

Die Fragestellung, ob Leasing- oder Kauffahrzeuge wirtschaftlicher sind, kann auf der oben beschriebenen Datenbasis aufgrund der Unschärfe in der Zuordnung der Werkstattkosten nicht abschließend beantwortet werden.

Die nachfolgende Tabelle zeichnet in den verschiedenen Fahrzeugklassen ein uneinheitliches Bild. Hier sind 103 vergleichbare Kauf- und Leasingfahrzeuge gegenübergestellt.
Pkw der Größenordnung Golf, Transporter der Größe Caddy sowie die Van-Klasse wären danach im Kauf wirtschaftlicher als im Leasing, die übrigen Fahrzeugklassen wären teurer.

	Kauf				Leasing			
Fahrzeugklasse	Anzahl	Kosten	Laufleistung	Kosten/km	Anzahl	Kosten	Laufleistung	Kosten/km
P1	5	3.507,55 €	7.135 km	0,49 €	20	4.381,51 €	11.780 km	0,37 €
P2	11	4.188,09 €	10.062 km	0,42 €	8	4.800,44 €	10.647 km	0,45 €
P2K	7	3.945,82 €	9.132 km	0,43 €	3	7.200,61 €	31.983 km	0,23 €
TR1	3	4.835,58 €	8.764 km	0,55 €	2	6.317,64 €	10.944 km	0,58 €
TR2DOKA	3	4.044,59 €	6.833 km	0,59 €	19	7.030,46 €	15.000 km	0,47 €
TR2KA	15	3.848,07 €	5.696 km	0,68 €	2	7.388,62 €	16.821 km	0,44 €
V3	4	3.181,80 €	9.113 km	0,35 €	1	7.085,03 €	15.000 km	0,47 €

Abb.11: Vergleich Kauf versus Leasing

2.4.8 Halterpflichten

Im Rahmen der Interviews wurden alle Gesprächspartner nach der Handhabung der Führerscheinkontrolle befragt. In keinem Amt bzw. Eigenbetrieb werden bisher die gesetzlichen Ansprüche erfüllt. Um diesen zu genügen, ist eine regelmäßige Kontrolle (zweimal pro Jahr) samt Dokumentation erforderlich. Weitere Bestandteile der Halterpflichten, wie beispielsweise die Ladungssicherung, die Verbandskasten- oder Warnwestenkontrolle wurden im Rahmen dieser Potenzialanalyse nicht abgeprüft.

3. Empfehlungen

3.1 Empfehlungen für die Personenmobilität

Der aktuell praktizierte Mobilitätsmix ist im **Vergleich zu anderen Städten bereits sehr wirtschaftlich und ökologisch.** Der Anteil der ÖPNV-Nutzung ist bereits vergleichsweise hoch, der Einsatz des Privat-Kfz eher gering. Der Umgang mit Dienst-Pkw bietet noch Potential zur Optimierung, insbesondere dort, wo noch keine gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen stattfindet. **Die Nutzung der verschiedenen Mobilitätsarten erscheint derzeit allerdings eher willkürlich und nicht gezielt am Bedarf orientiert. An diesem Umstand sind die folgenden Empfehlungen ausgerichtet.**

3.1.1 Amtsübergreifendes Mobilitätskonzept für die Personenmobilität

Zur Erlangung des optimalen Mix der Mobilitätsarten wird als zentrale Maßnahme die Entwicklung eines amtsübergreifenden Mobilitätskonzeptes empfohlen. Durch dieses Konzept sollte folgende Merkmale erfüllen werden:

1. Dezentrales Fahrzeugpooling an mehreren Standorten
2. Integration einer Dispositionssoftware zur standortübergreifenden Disposition

3. gezielte Einbindung der unterschiedlichen Mobilitätsarten (Mobilitätsmix)
4. zentrale Steuerung der Mobilität

Durch ein Pooling der Pkw wird diese Ressource gebündelt und durch ein gezieltes Management besser ausgelastet, da diese Fahrzeuge für mehrere Nutzer verfügbar gemacht werden. Aufgrund der derzeitigen Dislozierung innerhalb der Stadt erscheint die Verteilung des Fahrzeugpools auf mehrere Standorte sinnvoll zu sein. Zum Zweck einer hohen Fahrzeugauslastung und der nutzerfreundlichen Bereitstellung der Fahrzeuge sollte eine Dispositionssoftware implementiert werden, die eine standortübergreifende Disposition ermöglicht.
Das zu erstellende Mobilitätskonzept sollte gezielt auf den Bedarf der Beschäftigten der Stadtverwaltung abgestimmt werden. Das Ziel sollte hier der ökonomisch und ökologisch optimale Mix der Mobilitätsarten sein. **Um diesen Mobilitätsmix zu ermitteln, ist im ersten Schritt eine Bedarfsanalyse der Mobilität über einen repräsentativen Zeitraum (min. drei Monate) erforderlich. Innerhalb dieser Analyse werden die Detaildaten der Mobilität erfasst und durch eine Software (z.B. FLEETRIS) ausgewertet.** Zu diesen Detaildaten zählen u.a. die Dokumentationen der einzelnen Fahrten innerhalb von Fahrtenbüchern, die Kilometerabrechnungen für die Nutzung der Privat-Kfz oder die Daten der ÖPNV-Nutzung. Durch die Auswertung dieser Daten wird visuell, aber auch quantitativ dargestellt, in welchem Umfang die einzelnen Mobilitätsarten zukünftig genutzt werden sollten. Die folgende Abbildung zeigt beispielhaft eine visuelle Darstellung der Bedarfsanalyse.

Abb. 12: Visuelle Darstellung einer Bedarfsanalyse mit der Software FLEETRIS (optimiert)

Mittels der oben genannten **Bedarfsanalyse werden folgende Informationen geliefert**:

- Zusammensetzung des zukünftigen Fahrzeugpools in Art und Umfang
- Bedarf an Jahres- und Monatskarten der HAVAG
- Bedarf an externer Anmietung (z.B. CarSharing, Autovermietung, Taxi etc.)

Dieser ganzheitliche Ansatz erfordert eine zentrale Bereitstellung und Steuerung der Mobilität. In einem zentralen Organisationselement sollte die Buchung und Beschaffung der

Mobilitätsarten, das Mobilitätscontrolling sowie das Fuhrparkmanagement zusammengefasst werden.
Potenzial: Durch ein solches Mobilitätskonzept ist von einer Reduzierung der Kosten der Personenmobilität von ca. 20 % auszugehen. Nach derzeitigen Informationen würde dies eine Kostenreduzierung um **ca. 94.000 €** jährlich bedeuten. Die Reduzierung des CO_2-Ausstoßes wird mit ca. 15 % und somit um **ca. 30.000 kg** prognostiziert.

3.1.2 Pooling übertragbarerer ÖPNV-Tickets

Analog zur Poolbildung von Fahrzeugen zur Erreichung höherer Auslastungen sollten auch die übertragbaren Jahres- und Monatstickets für den ÖPNV über die Dispositionssoftware gepoolt und gemanagt werden.
Potenzial: Bei dieser Maßnahme handelt es sich um einen Bestandteil des amtsübergreifenden Mobilitätskonzeptes. Würde diese Maßnahme separat betrachtet werden, so wäre von einer Kostenreduzierung um **ca. 20 %** und somit um **ca. 18.000 €** auszugehen.

3.1.3 Dienst-Zweiräder

Städtische Zweiräder sollten den Fahrzeugpool konzeptionell ergänzen. Das heißt, die erfassten Fahrtenbuchdaten sollten dahingehend ausgewertet werden, welche Fahrten mit wie vielen Zweiräder abgedeckt werden könnten. In Kombination mit einer verstärkten Nutzung von CarSharing-Fahrzeugen an Schlechtwettertagen kann auf diese Weise zu einer Reduzierung der Pkw-Flotte beigetragen werden.
Potenzial: Als Bestandteil des amtsübergreifenden Mobilitätskonzeptes werden durch den Einsatz von Zweirädern die Kosten und der CO_2-Ausstoß reduziert. Die Vollkosten eines hochwertigen Pedelecs liegen bei **unter 30 %** eines Kleinwagens.

3.1.4 Bezuschussung von privaten Jahres- /Monatstickets und Bahncards

Derzeit besitzt eine Vielzahl der Mitarbeiter ein privates Jahres- oder Monatsticket. Der Anteil derer, die das Ticket dienstlich nutzen, ist in unbekannter Größe geringer. Wenn die Stadt Halle ihren Mitarbeitern bei regelmäßiger dienstlicher Nutzung des privaten ÖPNV-Tickets einen Zuschuss zu den Anschaffungskosten zahlen würde (je nach Nutzungsintensität 10 – 50 Prozent), könnten damit folgende Effekte erzielt werden:

- Die Bereitschaft zur Nutzung des privaten Tickets für Dienstfahrten wäre bei allen Inhabern gegeben.
- Die privaten Kosten der Mitarbeiter bei Nutzung des ÖPNV sinken, absolut und in Relation zum Pkw.
- Die Kosten der Stadt für Dienstfahrten würden sinken, weil weniger Dienst-Kfz sowie dienstliche Monatstickets benötigt würden.

In einer vergleichbaren Systematik könnten ebenfalls die Besitzer von Bahncards einen Anreiz erhalten.

Potenzial: Es erscheint realistisch, dass durch einen solchen Zuschuss jeder zwanzigste Mitarbeiter sein Mobilitätsverhalten ändert, so dass die Kosten sowie der CO_2-Ausstoß im Bereich der Personenmobilität um 5 % reduziert werden könnten. Dies hätte eine Kostenreduzierung um **rund 24.000 €** und eine Reduzierung des CO_2-Ausstoßes um **ca. 10.000 kg** zur Folge.

3.1.5 Einsatz von Web- und Telefonkonferenztechnik

Zur Reduzierung des Mobilitätsbedarfes, der durch interne Besprechungen oder Abstimmungsgespräche verursacht wird, sollte der Einsatz von Web- und Telefonkonferenztechnik in ausgewählten Ämtern getestet werden. Bei erfolgreichem Testverlauf sollte die Technologie systematisch ausgeweitet werden.
Potenzial: Unter der Annahme, dass 10 % der Personenmobilität durch interne Besprechungen verursacht werden, und jede fünfte Besprechung durch eine Telefon- oder Webkonferenz ersetzt werden könnte, wäre von 2 % Optimierungspotenzial auszugehen. Die Folge wären eine Kostenreduzierung um **mehr als 9.000 €** und eine Reduzierung des CO_2-Ausstoßes um **mehr als 4.000 kg**.

3.1.6 Weitere Empfehlungen zur Personenmobilität

Zur weiteren Reduzierung der Kosten und des CO_2-Ausstoßes im Bereich der Personenmobilität werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- **Einstufung der Dienstposten in Mobilitätsgrade**, um auf diese Weise den Zugang zur benötigten Mobilitätsart zu erleichtern.
- **Bereitstellung von Smartphones für Mitarbeiter im Außendienst**, um durch die mobile E-Mail-Bearbeitung den Mobilitätsbedarf zu reduzieren. Durch nützliche Applikationen wird weiterhin die Nutzung des ÖPNV unterstützt.
- **Einweisung in die Nutzung von „bahn.corporate“** für die Beschäftigten, die regelmäßig Dienstreisen tätigen. Auf diese Weise wird die Selbstbucherquote erhöht und die Bahn als flexibles Reisemittel beworben.

3.2 Empfehlungen für die funktionale Mobilität

Die funktionale Mobilität unterscheidet sich in der Form von der Personenmobilität, dass ihr Zweck in erster Linie in der Verbringung von Material oder Arbeitsmittel besteht. Weiterhin spricht man von funktionaler Mobilität, wenn das Fahrzeug selbst den speziellen Nutzen stiftet, wie dies beispielsweise bei Feuerwehrfahrzeugen der Fall ist. Von den folgenden Empfehlungen wurde das Amt 37 explizit ausgenommen, da bei dessen Aufgabenerfüllung der Sicherheitsaspekt im Vordergrund steht.

3.2.1 Bedarfsanalyse der Nutzfahrzeuge

Im Abschnitt 2.4.3 wurde bereits auf die problematische Altersstruktur des halleschen Fuhrparks hingewiesen. Abbildung 12 verdeutlicht dies anhand der verschiedenen

Transporterklassen (Beispielfahrzeuge, vgl. Seite 11). Ohne die geförderten Fahrzeuge des Eigenbetriebes für Arbeitsförderung wären hier **60 % älter als 10 Jahre.**

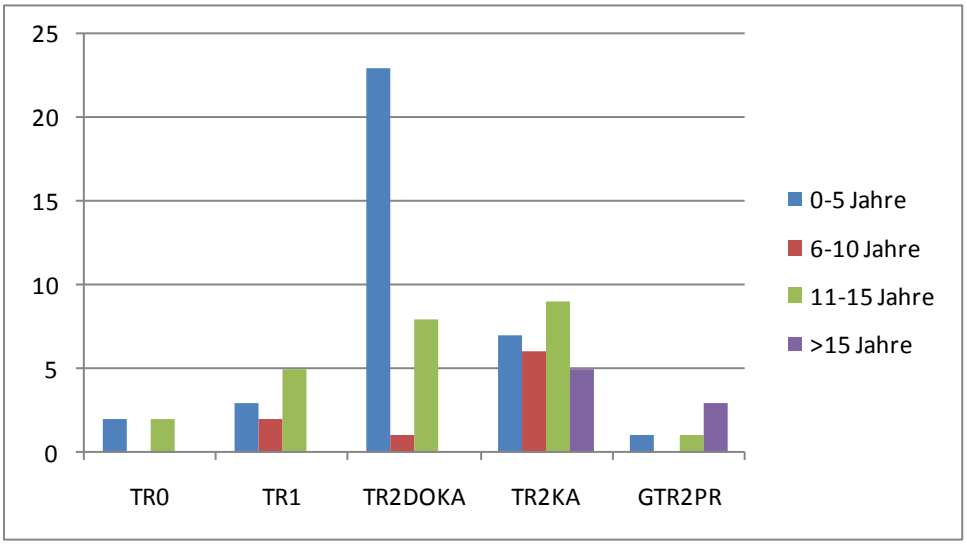


Abb. 13: Altersstruktur der Transporter

Diese o.g. Zahlen machen deutlich, dass in naher Zukunft im Nutzfahrzeugbereich enormer Handlungsbedarf entstehen wird. Im Rahmen der erforderlichen Neubeschaffung steckt aber auch die **Chance die Fahrzeuge in Größe und Konfiguration an dem tatsächlichen Bedarf auszurichten, da erfahrungsgemäß insbesondere im Nutzfahrzeugbereich regelmäßig die Fahrzeuggröße und -konfiguration an der Maximalanforderung ausgerichtet wurde.** Weiteres Optimierungspotenzial besteht darüber hinaus in der Anzahl der vorgehaltenen Fahrzeuge. Im Abschnitt 2.3.1 wurde im Rahmen einer stichprobenartigen Fahrdatenauswertung festgestellt, dass für einen Mobilitätsbedarf von 8 Fahrzeugen 15 vorgehalten wurden.
Es wird somit empfohlen auch für die Nutzfahrzeuge eine Bedarfsanalyse in der gleichen Form durchzuführen, wie sie im Abschnitt 3.1.1 beschrieben wird.
Potenzial: Durch ein solches Mobilitätskonzept ist von einer Reduzierung der Kosten der funktionalen Mobilität von ca. 20 % auszugehen. Nach derzeitigen Informationen würde dies eine Kostenreduzierung um **ca. 80.000 €** jährlich bedeuten. Die Reduzierung des CO_2-Ausstoßes wird mit ca. 15 % und somit um **ca. 30.000 kg** prognostiziert.

3.2.2 Einsatz- und Tourenplanung für die Planung von wechselnden Touren

Viele Ämter nehmen mit ihrem Außendienst Aufgaben im gesamten Stadtgebiet wahr, wozu eine Vielzahl von Mitarbeitern eine Vielzahl von unterschiedlichen Orten für unterschiedlich zeitintensive Aufgaben aufsuchen. Dazu gehören insbesondere die Ämter 67, 32, 50 und 53. In allen vier Ämtern sind sowohl geplante als auch ungeplante, spontane Aufgaben auszuführen. Für viele dieser Aufgabenbereiche erscheint die Nutzung einer Software zur Einsatz- und Tourenplanung zur Reduzierung der Fahrtstrecken und –zeiten empfehlenswert. Und zwar umso mehr, umso

- größer das Einsatzgebiet eines einzelnen Mitarbeiters ist,
- mehr Einsatzorte pro Einsatztag anfallen,

- größer der Zeitbedarf für die Planung der Touren ist

Es wird empfohlen, im Amt 67 in einem Pilotprojekt den Einsatz einer Standardtourenplanungssoftware einzusetzen, weil es sich hier im Wesentlichen um fahrzeuggebundene Mobilität handelt und aus Sicht des Beraters das Potenzial als besonders hoch bewertet wird.
Potenzial: Durch den Einsatz einer Tourenoptimierungssoftware können i.d.R. 10-15 % Fahrstrecke und –zeiten reduziert werden. Betrachtet man beispielsweise ausschließlich das Amt 67 so könnten auf diese Weise die Kraftstoffkosten um **bis zu 12.000 €** reduziert werden.

3.3 Allgemeine Empfehlungen

3.3.1 Mobilitätscontrolling als Grundlage zur internen Verrechnung

Damit das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten der Stadtverwaltung zielgerichtet gesteuert werden kann, bedarf es eines Mobilitätscontrollings. Ein solches Controlling findet bisher keine Anwendung.
Im Amt 10 wird die Fuhrparkmanagementsoftware FLEET+ eingesetzt. Die verfügbaren Daten werden noch nicht zur internen Verrechnung bzw. zur Ermittlung von Kennzahlen verwendet. Eine weitere wichtige Datenquelle für ein umfassendes Mobilitätscontrolling würde eine Dispositionssoftware darstellen. In einer solchen Software würden alle Fahrzeugnutzungen mit Zeit und Laufleistung erfasst werden.
Es wird empfohlen auf einer solchen Datenbasis ein Mobilitätscontrolling aufzubauen und dauerhaft zu betreiben. Weiterhin kann diese Datenbasis auch als Grundlage für die interne Verrechnung der Kosten für Fahrzeuge und andere Verkehrsmittel verwendet werden:
Potenzial: Das Potenzial eines Mobilitätscontrollings lässt sich nicht in reduzierten Kosten darstellen. **Der Nutzen einer Einführung liegt in der Bereitstellung von erforderlichen Informationen zur Steuerung der betrieblichen Mobilität sowie zur internen Verrechnung der Leistungen.**

3.3.2 Fahrzeugbeschaffung

Im Abschnitt 2.4.2 wurde die derzeitige Beschaffungspraxis beschrieben. Diese berücksichtigt derzeit keine Vollkosten, ist nicht strategisch ausgerichtet und scheint von Haushaltszwängen bestimmt zu sein.
Auf Basis der Bedarfsanalyse sollten **soweit wie möglich standardisierte Fahrzeugkonfigurationen für handelsübliche Pkw, Kleinbusse und Transportfahrzeuge** festgelegt werden, von denen nur in begründeten Fällen abgewichen wird. Damit wird nicht nur eine Beschaffung in größeren Stückzahlen zu günstigeren Konditionen ermöglicht, sondern auch eine erhöhte Flexibilität im Einsatz der Fahrzeuge. Auf diese Weise wird weiterhin eine zentrale Beschaffungsplanung mit ungefähren Stückzahlen pro Jahr als Grundlage für die Ausschreibung von mehrjährigen Rahmenverträgen mit deutlich günstigeren Konditionen ermöglicht.
Darüber hinaus wird eine Beschaffung **auf Basis der Fahrzeugvollkosten empfohlen**, da sich die nutzungs- und zeitabhängigen Vollkosten eines Fahrzeugs ganz grob zu einem

Drittel aus dem Wertverlust, zu einem weiteren Drittel aus dem Kraftstoff, und zum letzten Drittel aus allen sonstigen Kosten (Wartung, Reparatur, Versicherung, Steuer, Pflege, Zulassung, Überführung, Aussteuerung, Kreditzinsen, Leasingzins…) zusammensetzen. Aufgrund dieser Kostenverteilung wird empfohlen Investitionsentscheidungen auch unter entsprechend gewichteter Berücksichtigung aller Kostenarten zu treffen. Hier empfiehlt sich **die Barwert- und Annuitätenmethode** als einziges Verfahren, welches in korrekter Weise die Kosten verschiedener Angebote berücksichtigt (unterschiedliche Hersteller und Typen mit unterschiedlicher Beschaffungs-, Restwert- und Betriebskostenstruktur sowie unterschiedliche Haltedauern und Finanzierungsformen mit den entsprechenden Zinseszinseffekten). Nur mit dieser Methode besteht darüber hinaus die Möglichkeit Leasing- und Kaufangebote miteinander zu vergleichen.
Potenzial: Mittels einer vollkostenorientierten Beschaffung besteht erfahrungsgemäß die Möglichkeit die Mobilitätskosten um ca. 5 % zu reduzieren. Bei dem aufgrund der Altersstruktur zu erwartenden Beschaffungsvolumen können auf diese Weise Kostenreduzierungen **zwischen 10.000 und 20.000 €** erwartet werden.

3.3.3 Einrichtung eines Mobilitätsdienstleistungscenters

Im Rahmen der Empfehlungen wird mehrfach von einer zentralen Steuerung der Mobilität gesprochen. Um diese zentrale Steuerung zu gewährleisten, wird die Einrichtung eines Mobilitätsdienstleitungscenters empfohlen. In dieser Organisationseinheit sollten alle Beschaffungs-, Management-, Dispositions-, Beratungs- und Steuerungstätigkeiten, die im Zusammenhang mit der betrieblichen Mobilität der Stadtverwaltung Halle stehen, zusammengeführt werden.

3.3.4 Halterhaftung

Es wird dringend empfohlen, die Verantwortung zur Wahrnehmung der Halterpflichten über die Führerscheinkontrolle hinaus verbindlich zu regeln. Dies gilt insbesondere für die Themen Ladungssicherung, Warnwesten, Lenkzeiten und Richtgeschwindigkeiten. Die Führerscheinkontrolle ist bei allen Mitarbeitern erforderlich, die Dienstfahrzeuge führen. Dabei ist es unerheblich, ob es sich dabei um ein Dienst-Kfz handelt, oder um Miet- bzw. CarSharing-Kfz. Bei Privat-Kfz gegen Wegstreckenentschädigung beschränkt sich die Verantwortung der Stadtverwaltung darauf, dass kein Mitarbeiter, von dem bekannt ist, dass er über keinen Führerschein verfügt, in dienstlichem Auftrag ein Fahrzeug lenkt.

3.3.5 Realisierung von Quick Wins

Zu den schnell umsetzbaren Maßnahmen zur Realisierung von Quick Wins zählen aus Sicht der Berater folgende Maßnahmen, mit deren Vorbereitung sofort begonnen werden könnte:

- Bezuschussung des Monatstickets
- Einführung von bahn.corporate, sowie Einweisung der Sekretariate und Vielreisenden in die Handhabung von bahn.corporate
- Telefon-/Webkonferenzen

Nichtsdestotrotz sollte die Umsetzung bzw. Kommunikation erst mit Verabschiedung des vollständigen Umsetzungsplanes erfolgen, damit sicher gestellt ist, dass sie ohne nochmalige Anpassungen in das Gesamtkonzept passen. Andernfalls kann bei den Mitarbeitern der Eindruck eines unkoordinierten Vorgehens entstehen und die Akzeptanz für das Gesamte beeinträchtigen.

4. Fazit und Schlussbemerkung

4.1 Fazit

In diesem Fazit sollen die Kernaussagen des vorliegenden Dokumentes noch einmal auf den Punkt gebracht werden. Dabei werden die Empfehlungen mit dem größten Potenzial noch einmal in den Vordergrund gerückt. Weiterhin findet ein Abgleich der unter 1.1 genannten Ziele der Untersuchung mit den Empfehlungen statt. In einer tabellarischen Darstellung (vgl. Abbildung 14) wird gegenübergestellt, welche Empfehlung zur jeweiligen Zielerreichung beiträgt.
Durch die intensive Nutzung des ÖPNV und den vergleichsweise geringen Einsatz von Privat-Kfz kann man die Personenmobilität der halleschen Stadtverwaltung bereits als sehr wirtschaftlich und ökologisch bezeichnen. Wesentliches Optimierungspotenzial wurde in der Auslastung des Dienst-Pkw-Fuhrparks und der vorgehaltenen Jahres- und Monatstickets der HAVAG aufgezeigt.
Der Fuhrpark der Stadtverwaltung Halle wird aufgrund seiner Altersstruktur in Kürze Handlungsbedarf im Bereich der Neubeschaffung erzeugen. Insbesondere die Nutzfahrzeuge (über 50 % der Fahrzeuge älter als 10 Jahre) werden hier betroffen sein.
Die zentrale Empfehlung dieser Untersuchung ist die Durchführung einer qualifizierten Bedarfsanalyse über den kompletten Fuhrpark der Stadtverwaltung. Diese Analyse mündet in ein amtsübergreifendes Mobilitätskonzept inklusive eines dezentral aufgestellten Fahrzeugpools.
Aufgrund der bisher erhobenen Daten und den in den Interviews gewonnen Informationen werden auf diese Weise **Einsparungen von jährlich mehr als 170.000 €** sowie eine **Reduzierung des CO_2-Ausstoßes von ca. 168.000 kg** prognostiziert.

Die weiteren Einzelmaßnahmen bieten in der Summe zusätzliches **Kostenreduzierungspotenzial von rund 70.000 € pro Jahr** sowie zur **Senkung des CO_2-Ausstoßes von rund 65.000 kg.**

	Senkung der Fuhrparkkosten	Senkung der Kosten für sonstige Mobilität	Senkung des CO_2-Austoßes	Senkung der Prozesskosten	Verbesserung der Produkt- und Prozessqualität	Verbesserung des Kundenservices	Erhöhung der Motivation und Leistungsbereitschaft
Amtsübergreifendes Mobilitätskonzept	X	X	X	X	X	X	X
Einstufung in Mobilitätsgrade				X	X	X	
Pooling übertragbarer ÖPNV-Tickets		X		X		X	
Konzeptionelle Einbindung von Dienst-Zweirädern	X	X	X				
Bezuschussung von privaten Jahres-/Monatstickets und Bahncards	X	X	X	X			X
Einsatz von Smartphones	X	X	X	X			X
Nutzung von bahn.corporate				X			
Einsatz von Web- und Telefonkonferenztechnik	X		X	X			
Bedarfsanalyse Nutzfahrzeuge	X		X				
Einsatz einer Tourenplanungssoftware	X		X	X	X		X
Mobilitätscontrolling				X	X	X	
Vollkostenorientierte Fahrzeugbeschaffung	X			X			
Einrichtung eines Mobilitätsdienstleistungs-centers				X	X	X	
Halterhaftung					X		
Post- und Kurierwesen	X		X	X			

Abb.14: Übersicht der Empfehlungen

4.2 Schlussbemerkung

Vielen Dank an alle am Projekt beteiligten Personen. Dabei gilt besonderer Dank der Ressortleiterin Zentrale Dienste, die als zentrale Ansprechpartnerin in ganz vorzüglicher Weise den Berater bei der Durchführung seines Beratungsauftrages unterstützt hat. Aber auch allen anderen am Projekt Beteiligten, die durch ihre konstruktive Mitwirkung zum Ergebnis dieser Potenzialanalyse beigetragen haben.
Die EcoLibro GmbH wünscht der Stadtverwaltung Halle viel Erfolg bei der Umsetzung der Ergebnisse der Potenzialanalyse.

Knut Petersen 19.12.2011

Lizenzpartner der EcoLibro GmbH