

361-6703

Herr Koch (22-12)

Frau Dr. Wehlau (20)

Herr Glotz-Richter (22-10)

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung und Energie (S)

**Bericht der Verwaltung**  
**für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,**  
**Stadtentwicklung und Energie (S)**  
**am 05.02.2015**

**Zwischenbericht**

**„Effizienz des Fuhrparkmanagements der öffentlichen Verwaltung verbessern“**

**A. Sachdarstellung**

Die Stadtbürgerschaft hat am 15.07.2014 auf Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und der SPD- Drs. 18/533 S folgenden Beschluss gefasst:

*Die Stadtbürgerschaft bittet den Senat,*

- 1. ein Konzept für ein kosteneffizientes und klimafreundlicheres Fuhrparkmanagement für die öffentliche Verwaltung zu entwickeln, das sicherstellt, dass*
  - a. bei der Beschaffung von Dienstfahrzeugen oder Fahrdienstleistungen eine Betrachtung der Kosten und Umweltauswirkungen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs herangezogen wird.*
  - b. sich die Pkw-Flottenemissionen der bremischen Fahrzeugflotte an den entsprechenden mittelfristigen Zielwerten des Deutschen Bundestages orientieren.*
  - c. die verstärkte Nutzung von Carsharing durch die Formulierung von Zielzahlen transparent gemacht wird.*
  - d. Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unkompliziert Carsharing-Fahrzeuge buchen können und so die Anzahl der Fahrberechtigten erhöht wird.*
  - e. die Einrichtung von Mobilpunkten an zentralen Plätzen mit guter Erreichbarkeit von möglichst vielen Dienststellen durch den Carsharing-Anbieter bei der Auswahl berücksichtigt wird.*
- 2. der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie und dem städtischen Haushalts- und Finanzausschuss ein halbes Jahr nach Beschlussfassung Bericht zu erstatten.*

## Vorbemerkung

Mit dem Antrag „Effizienz des Fuhrparkmanagements der öffentlichen Verwaltung verbessern“ werden in erster Linie Aktivitäten angesprochen, die die Beschaffung und Bewirtschaftung einer emissionsoptimierten Fahrzeugflotte und den Ausbau von Car-Sharing betreffen. Diesbezüglich ist Bremen aufgrund der strikten Umsetzung der ökologischen Anforderungen durch die zentrale Beschaffungsstelle für KFZ beim Umweltbetrieb Bremen sowie dem Ausbau des Car-Sharing durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr auf einem sehr guten Weg (vgl. Antworten).

Darüber hinaus sehen die Senatorin für Finanzen und der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr weitere Potenziale durch Bündelung von aktuell nach wie vor dezentral verorteten Aufgaben: z.B. die Kaufentscheidung sowie Bewirtschaftung, Pooling der Dienstfahrzeuge, dienstliche Nutzung privater Kraftfahrzeuge, Werkstattleistungen, Dienstleistungsvertrag für die dienstliche Car-Sharing Nutzung, das Führen der KFZ-Akte, Einholen von Ausnahmegenehmigungen, Überwachung von gesetzlichen Fristen (TÜV, Sonderuntersuchungen), Bergung bei Unfällen, Veranlassen von Reparaturen.

Vor dem Hintergrund aktueller Mobilitäts- Umwelt und Kosteneffizienzanforderungen werden die Senatorin für Finanzen und der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr im Rahmen des Programms zur Neuordnung der Aufgabenwahrnehmung (NdAW) prüfen, inwieweit die o.g. Punkte durch ein behördenübergreifendes Fuhrparkmanagement noch wirksamer umgesetzt werden können.

Eine Projektskizze wird derzeit erarbeitet und im Rahmen der NdAW-Steuerung abgestimmt.

Zu den Punkten 1a) bis 1e) liegen zu den bereits laufenden, einzelnen Aktivitäten, folgende Erkenntnisse vor:

**Zu 1a** „...bei der Beschaffung von Dienstfahrzeugen oder Fahrdienstleistungen eine Betrachtung der Kosten und Umweltauswirkungen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs herangezogen wird.“

Bei der Beschaffung von Dienstfahrzeugen, die über den Umweltbetrieb Bremen als zentrale Beschaffungsstelle für Dienst-KFZ erfolgt, werden seit Inkrafttreten des Bremischen Tariftreue- und Vergabegesetzes Umweltaspekte berücksichtigt. So wurden bei der jüngsten Ausschreibung der Rahmenverträge für Dienst-KFZ in Zusammenarbeit mit dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr ökologische Kriterien als Anforderungen an die Fahrzeuge verankert, indem

- a) die Emissionen der Nutzungsphase der Fahrzeuge gemäß EU-Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (sog. Clean Vehicles Directive) monetarisiert und – ebenso wie der Kraftstoffverbrauch während der Nutzungsphase – zur Berechnung der Lebenszykluskosten herangezogen wurden und
- b) zudem CO<sub>2</sub>-Emissionshöchstwerte für die einzelnen Fahrzeugkategorien als Mindestanforderung festgelegt wurden.

Dieses Verfahren hat sich bewährt und wird auch bei zukünftigen Ausschreibungen angewandt, so dass die Betrachtung der Kosten und Umweltauswirkungen bei der Beschaffung von Dienstfahrzeugen sichergestellt ist. Die Auswahl von Fahrzeugen bzw. Fahrzeugklassen obliegt den einzelnen Dienststellen.

**Zu 1 b** „...sich die Pkw-Flottenemissionen der bremischen Fahrzeugflotte an den entsprechenden mittelfristigen Zielwerten des Deutschen Bundestages orientieren.“

Der durchschnittliche Wert der CO<sub>2</sub>-Emissionen der gemeldeten PKW der senatorischen Dienststellen sowie den ihnen nachgeordneten Ämtern und Dienststellen und den stadteigenen Betrieben liegt bei 142 g/km (Jahr 2013 / vgl. BBÜ Drucksache 18/401 - ). Bei der Bewertung dieses Durchschnittswertes ist zu beachten, dass die realen CO<sub>2</sub>-Emissionen (ähnlich wie bei den durchschnittlichen Treibstoffverbräuchen) im Echtbetrieb höher ausfallen können. Aufgrund des geringen Anteils von Neufahrzeugen – bei denen die o. g. Lebenszykluskosten sowie Emissionen bei der Beschaffung berücksichtigt wurden – an dem Gesamtbestand wird der durchschnittliche Wert der CO<sub>2</sub>-Emissionen nur schrittweise sinken.

Die Bundestagsverwaltung hat sich für den Fuhrpark-Service mit Fahrpersonal einen CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 140g/km gesetzt. Dies umfasst eine Fahrzeugflotte der oberen Mittelklasse mit 120 Fahrzeugen, die nicht älter als zwei Jahre sein dürfen.

In Bremen unterschreiten die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte bei Neubeschaffung in den Kategorien Kleinwagen mit 120g/km und Kompaktklasse mit 130g/km den Grenzwert, die Minivan Klasse mit 140g/km erreicht denselben Grenzwert. Fahrzeuge der Mittelklasse und Großraum-Vans mit 150g/km lagen leicht über diesem Grenzwert. Bei der für das Jahr 2015 anstehenden Neuausschreibung werden die Grenzwerte niedriger angelegt werden.

**Zu 1 c** „...die verstärkte Nutzung von Carsharing durch die Formulierung von Zielzahlen transparent gemacht wird.“

Car-Sharing wird als ein Baustein von kosteneffizientem und klimafreundlichen Fuhrparkmanagement angesehen: es soll die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad auf lokaler Ebene und der Bahn bei Dienstreisen ergänzen. Eine Festsetzung von Zielzahlen für die Car-Sharing Nutzung von Bremer Behörden erscheint angesichts dieser lediglich ergänzenden Rolle zu Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln und der Abhängigkeit von den Aufgabenbereichen und Standorten – und deren Veränderungen – nicht zielführend.

**Zu 1 d** „...Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unkompliziert Carsharing-Fahrzeuge buchen können und so die Anzahl der Fahrberechtigten erhöht wird.“

Ressorts, die Car-Sharing nutzen wollen, können bereits auf alltagserprobte Verfahren und spezielle ‚Business‘-Tarife für Car-Sharing zurückgreifen. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung können unter Vorweisen einer gültigen PKW-Fahrerlaubnis unbürokratisch über die Dienststelle angemeldet werden, um eine Fahrberechtigung zu erhalten. Die Buchung von Fahrzeugen kann dann in Sekundenschnelle über die Website, die Smartphone App oder die telefonische Buchungszentrale des Car-Sharing Anbieters erfolgen.

SUBV konnte im Rahmen eines EU Projektes die eigene Fahrzeugflotte über eine Car-Sharing-Software buchbar machen. Durch die unkomplizierte Reservierung und den jederzeitigen Zugang wurde eine höhere Auslastung der Dienst-Pkw erreicht.

Im Jahr 2013 hat SUBV seine Leasing Flotte zugunsten des Car-Sharing aufgegeben und besitzt nur noch wenige Sonderfahrzeuge selbst. Hierdurch können auch die sonst mit der Fahrzeugbetreuung verbundenen Personalkosten weitgehend eingespart werden.

**Zu 1 e** „...die Einrichtung von Mobilpunkten an zentralen Plätzen mit guter Erreichbarkeit von möglichst vielen Dienststellen durch den Carsharing-Anbieter bei der Auswahl berücksichtigt wird.“ Die Einrichtung von Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum erfolgt nach bestehender oder zu erwartender Nachfrage. Der Betrieb soll zumindest mittelfristig kostendeckend erfolgen können. Die Standortwahl erfolgt auch in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Ortsämtern und Beiräten.

Im Rahmen des Ausbaus des Car-Sharing Angebotes durch mobil.punkte und mobil.pünktchen ist auch die Planung für ein mobil.pünktchen am Richtweg mit 3 Car-Sharing-Fahrzeugen durch den Beirat Mitte am 24. November 2014 beschlossen worden. Die Station soll im Lauf des Jahres 2015 in Betrieb gehen.

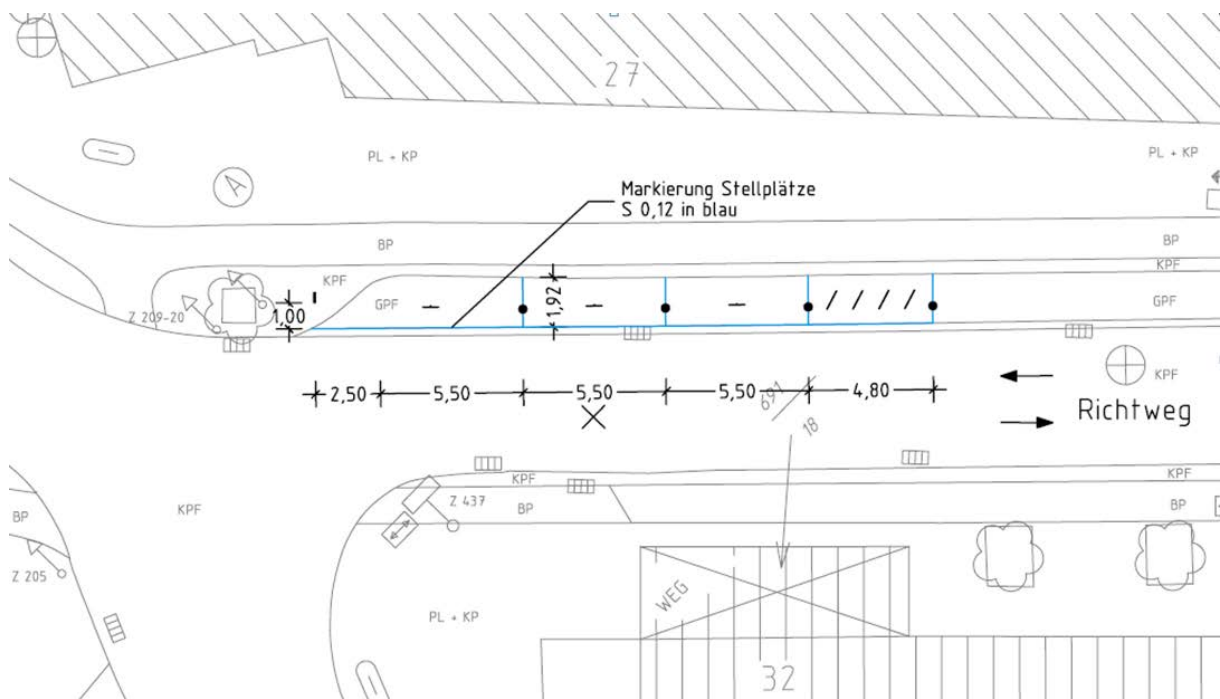


Abb.: Planung für das mobil.pünktchen Richtweg Standort ggü. Einmündung Contrescarpe (neben dem Haus des Reiches)

Die Fahrzeuge stehen allen Car-Sharing Nutzern im Umfeld offen, d.h. sowohl Anwohnerinnen und Anwohnern als auch den Behörden im Nahbereich, die damit eine verbesserte Zugriffsmöglichkeit auf Car-Sharing Fahrzeuge haben

## B Abstimmung

Der Bericht ist mit der Senatorin für Finanzen abgestimmt. Gemäß Beschluss der Stadtbürgerschaft vom 15.07.2014 wird am 13.02.2015 zudem dem städtischen Haushalts- und Finanzausschuss berichtet.

## C Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.