

Vorlage Nr. I/186/2022  
für den Magistrat

Anzahl Anlagen: 2

## **Fuhrpark des Magistrats Gutachten zur Entwicklung eines Stufenplanes zur Umwandlung der Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung Bremerhaven auf alternativen Antrieb**

### **A Problem**

Im Koalitionsvertrag 2019 - 2023 zwischen SPD, CDU und FDP wurde vereinbart, die Energiewende in Bremerhaven voranzutreiben. Die Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung soll bei notwendigen Neuanschaffungen und Umrüstungen stufenweise bis 2029 auf alternative und möglichst klimaneutrale Antriebe umgestellt werden.

Für die Erstellung eines entsprechenden Stufenplanes standen nach Beschlussfassung des Senats (Handlungsfeld Klimaschutz) für das Vorhaben des Magistrats ausreichend Mittel zur Verfügung, um einen externen Gutachter mit der Ausarbeitung zu beauftragen. Nach einem entsprechenden Vergabeverfahren wurde die Firma EcoLibro mit der Umsetzung beauftragt.

Aus dem nunmehr ausgearbeiteten Stufenplan (Anlage 1) ergibt sich ein Gesamtkonzept mit der grundsätzlichen Aussage, dass unter Berücksichtigung der Energieeffizienz (vgl. Punkt 3.1.1) unter mehreren Möglichkeiten (inkl. der Elektromobilität mit Wasserstoff) lediglich die batterieelektrische Mobilität in der kommenden Dekade als dominante Nachfolgetechnologie auf die heutige Verbrennungstechnologie folgt. Ebenso ergibt sich hinsichtlich der Favorisierung von Elektromobilität, dass der Einsatz von Plugin-Hybrid-Fahrzeugen zunehmend in die Kritik geraten und bei Förderungen schon jetzt als Auslaufmodell zu bezeichnen ist (vgl. 3.1.3.2).

Zur Vorbereitung des Stufenplanes wurde der vorhandene Fuhrpark hinsichtlich der Nutzungsarten, der Fahrzeugleistungen sowie der Fahrzeugklassen analysiert, um somit einen durchschnittlichen Energiebedarf pro Tag pro Fahrzeug ermitteln zu können. Nach der Standortanalyse (vgl. 2.4) werden die insgesamt 93 Fahrzeuge bislang an insgesamt 28 Adressen vorgehalten. Dazu ergibt sich aus der Nutzungsanalyse (vgl. 2.3), dass 90% der Fahrzeuge eine tägliche Fahrleistung von bis zu 50 Kilometern aufweisen. Auf dieser Grundlage ergibt sich für den Betrieb einer vollelektrischen Fahrzeugflotte der notwendige Aufbau einer Ladeinfrastruktur.

### **B Lösung**

Insgesamt kommt das Gutachterbüro EcoLibro zu dem Ergebnis, dass die Umstrukturierung des städtischen Fuhrparks auf Elektromobilität aufgrund der geringen Tagesfahrleistungen und des sich daraus ergebenden geringen Energiebedarfs pro Fahrzeug problemlos umsetzbar wäre. Für die Realisierung ergeben sich folgende Aufgabenstellungen:

### Priorisierung

Die Umstellung einzelner Fahrzeuge ergibt sich im Wesentlichen aus dem Ablauf des jeweiligen Leasingvertrages bzw. bei Kauffahrzeugen aus dem jeweils geplanten Nutzungsende. Mit dem Stufenplan erhalten die Organisationseinheiten einen klaren Zeitplan, wann welches Fahrzeug auf einen vollelektrischen Antrieb umgestellt werden sollte. Die Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung des Dezernates I hat bereits in einer internen Mitteilung für die Verwaltung (Nr. 27/22) darauf hingewiesen, dass die Lieferzeiten von Elektrofahrzeugen derzeit zwischen 6 und 18 Monaten liegen können und daher eine rechtzeitige Einleitung der Beschaffungsvorgänge (etwa ein Jahr vor Ablauf der Leasing-Verträge) angeregt.

Mit Blick auf das ermittelte Entfernungskluster von unter 5 Kilometern der Einzelfahrten wird allen Dezernaten dringend empfohlen, einen Verzicht auf den Einsatz von Dienstkraftfahrzeugen mit sehr geringen Tagesfahrleistungen zugunsten von Mobilitätsalternativen zu prüfen.

### Ladeinfrastrukturbedarf

Das Gutachterbüro kommt zu dem Ergebnis, dass an größeren Fuhrparkstandorten eine an die durchschnittliche Fahrleistung angepasste Ladeinfrastruktur aufzubauen ist. Aus den bereits erwähnten geringen Tagesfahrleistungen sowie den ermittelten hohen Stand- und damit auch möglichen Ladezeiten von teilweise mehr als 10 Stunden lassen sich die täglichen Strombedarfe sowie die benötigten Ladeleistungen berechnen und verhindern so einen bedarfsfremden Aufbau von Ladeinfrastruktur. Damit Ladepunkte optimal ausgelastet werden können, empfehlen die Gutachter eine Zusammenlegung von fußläufigen Fuhrparkstandorten. Die Art der einzurichtenden Ladestation (Wallboxen/Ladestationen) wird von den jeweiligen standortspezifischen Gegebenheiten bestimmt.

Um das Ziel, klimaneutrale Antriebe zu erzielen erreichen zu können, ist zudem zu gewährleisten, dass der Strom für die künftig genutzten Elektrofahrzeuge ebenfalls klimafreundlich erzeugt wird. Der Magistrat bezieht in seinen öffentlichen Gebäuden ausschließlich Ökostrom aus erneuerbaren Energien. Insoweit ist ein klimafreundlicher Fahrzeugantrieb sichergestellt.

### Beschaffungsprozess

Der Magistrat hat sich 2017 dem Rahmenvertrag zur Beschaffung von Leasingfahrzeugen der Freien Hansestadt Bremen, Umweltbetrieb Bremen, angeschlossen. Damit ist eine rechtssichere und zeitnahe Beschaffung von Leasingfahrzeugen für den städtischen Fuhrpark gewährleistet. Beschaffungsvorgänge außerhalb des Rahmenvertrages sind unter Beachtung des Vergaberechts weiterhin möglich. Da zurzeit keine Elektrofahrzeuge über den Rahmenvertrag angeboten werden, müssen diese bislang in teilweise aufwändigen Einzel-Vergabeverfahren beschafft werden. Insoweit wird empfohlen, zwei geeignete elektrische Standardfahrzeuge für den städtischen Fuhrpark zu identifizieren und dafür einen Rahmenvertrag auszuschreiben, der mindestens bis zur Aufnahme von Elektrofahrzeugen in den Rahmenvertrag der Freien Hansestadt Bremen vorgehalten werden soll.

### Anpassung der Richtlinie zur Beschaffung, Nutzung und Veräußerung von Dienstkraftfahrzeugen

Eine Anpassung der Richtlinie zur Beschaffung, Nutzung und Veräußerung von Dienstkraftfahrzeugen wird bis Ende des Jahres empfohlen. Darin sollen die ermittelte Priorisierung aller Einzelfahrzeuge sowie der empfohlene Aufbau von Ladeinfrastruktur aufgenommen werden. Insbesondere ist eine Begründungspflicht, weshalb ggf. kein Elektrofahrzeug beschafft werden kann, in die Richtlinie aufzunehmen. Darüber hinaus soll sich die Beschaffungsstrategie der Organisationseinheiten des Magistrats an der Bedarfsanalyse des Leitfadens „Elektromobilität“ – Beschaffung von Elektro- und Hybridfahrzeugen der Allianz für nachhaltige Beschaffung orientieren (Anlage 2).

### Prüfung der Einführung eines zentralen Fuhrparks

Im Rahmen der Erarbeitung des Stufenplans wurde auch die Möglichkeit eines zentralen Fuhrparkmanagements geprüft (vgl. 4.2.4).

Ein zentrales Flottenmanagement zeichnet sich dadurch aus, dass umfassende Kompetenzen an einer Stelle gebündelt werden und der komplette Beschaffungs-, Instandhaltungs-, Tank- und Reinigungsprozess sowie das Schadenmanagement aus einer Hand erfolgt. Das zentrale Fuhrparkmanagement soll zu einer Optimierung der Wegstreckenplanung sowie zu Kostensenkungen führen.

Die Auswertung der Fuhrparkdaten des Magistrats hat ergeben, dass die 93 Fahrzeuge von 18 Organisationseinheiten und Wirtschaftsbetrieben über 28 Standorte und damit quer über das Stadtgebiet verteilt sind. Durch die zahlreichen Außenstellen des Magistrats wird die Schaffung eines zentralen Standorts für einen Fahrzeugpool massiv erschwert, da die Abholung und Rückgabe der Fahrzeuge für die Ämter und Organisationseinheiten entsprechend organisiert werden müsste. Selbst für den Fall, dass durch organisatorische Maßnahmen eine Abholung und Rückgabe der Fahrzeuge gewährleistet werden kann, hat die Auswertung der Fuhrparkdaten ergeben, dass der Großteil der Fahrzeuge zeitgleich am Vormittag oder frühen Mittag genutzt wird und daher Synergien der Fahrzeugnutzung nur in begrenztem Maße möglich sind. Darüber hinaus gibt es aktuell im städtischen Eigentum kein Grundstück, das geeignet wäre, einen zentralen Fahrzeugpool mit über 90 Fahrzeugen aufzunehmen. Auch für den Fall, dass es bei unterschiedlichen Fahrzeugstandorten - über das Stadtgebiet verteilt - bleibt, wäre die Verwaltung des Instandhaltungs-, Tank- und Reinigungsprozesses durch eine zentrale Stelle mit großem logistischen Aufwand verbunden oder es müssten bestimmte Aufgaben auf die Ämter delegiert werden, was einem zentralen Fuhrpark zuwiderlaufen würde.

Aktuell erfolgt die Beschaffung von Dienstfahrzeugen über die jeweils zuständigen Ämter in Eigenverantwortung. Es ist nachvollziehbar, dass die zahlreichen Ämter des Magistrats unterschiedliche Anforderungen an die jeweiligen Dienstfahrzeuge stellen (z. B. Gartenbauamt, Amt für Straßen- und Brückenbau, Vermessungs- und Katasteramt, Bürger- und Ordnungsamt etc.). Dieses Fachwissen über spezielle Bedarfe und Anforderungen an die Fahrzeugkapazitäten und -ausstattungen müsste auf die Zentralstelle entsprechend übertragen werden, um die nötige Fachkompetenz dort vorzuhalten. Da die ämterseitige Fuhrparkverwaltung durch die zuständigen Beschäftigten neben anderen Hauptaufgaben bearbeitet wird, ist für die Zentralstelle eigenes Know-how aufzubauen. Hierfür wäre zwingend ein Personalaufwuchs von mindestens 2 Stellen erforderlich, damit im Verhinderungsfall eine ausreichende Vertretung gewährleistet werden kann.

Für einen zentralen Fuhrpark wäre es darüber hinaus notwendig, ein digitales Fuhrparkmanagementsystem einzuführen. Die notwendige IT-Software, die der Digitalisierung der Daten dient und zu automatisierten Abläufen führen soll, ist noch nicht vorhanden und müsste unter Einhaltung der vergaberechtlichen Vorschriften erworben werden.

Außerdem wäre bei einem zentralen Fuhrpark weiterhin eine ämterbezogene Kostenzuordnung zwingend erforderlich. Die dezentrale Finanzierung und das Gebot der Haushaltsklarheit erfordern im Hinblick auf die notwendige Kostentransparenz, dass die Kosten dort berechnet werden, wo sie entstehen. Es müsste daher ein entsprechendes ämterbezogenes Abrechnungssystem etabliert werden.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile eines zentralen Fuhrparkmanagements lässt sich feststellen, dass die zu erwartenden Synergie-Effekte deutlich geringer ins Gewicht fallen als der zusätzliche Sach- und Personalaufwand.

### **C Alternativen**

Verzicht auf die Umwandlung der Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung Bremerhaven auf alternativen Antrieb.

### **D Auswirkungen des Beschlussvorschlags**

Durch die sukzessive Umstellung werden die zu erwartenden höheren Kosten bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen auf die Haushaltsjahre bis 2029 verteilt, ohne dass sich an der dezentralen Budgetverantwortung der Bereiche für Fahrzeugbeschaffungen etwas ändert. Gleichwohl beabsichtigt das Dezernat I, im Sinne einer Anschubfinanzierung bis Ende 2023 für die Schaffung der als erforderlich anerkannten Ladeinfrastruktur Finanzierungsverantwortung zu übernehmen.

Durch das Dezernat I soll in geeigneter Weise sichergestellt werden, dass den beschaffenden Stellen geeignete Förderprogramme bekanntgemacht werden. Sollten Förderprogramme eine zentrale Beantragung erforderlich machen, wird das Dezernat I diese koordinieren.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen sind nicht erkennbar.

Mit der Umwandlung der Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung Bremerhaven auf alternative Antriebe wird langfristig zur Erreichung der Klimaschutzziele beigetragen. Gleichzeitig kann diese Umwandlung als Vorbild für andere Organisationen und Unternehmen dienen.

Anhaltspunkte für eine Genderrelevanz bestehen nicht. Besondere Belange der ausländischen Mitbürgerinnen und Mitbürger, Menschen mit Behinderung oder des Sports sind nicht betroffen. Eine besondere örtliche Betroffenheit eines Stadtteils besteht nicht.

### **E Beteiligung / Abstimmung**

Die Magistratsvorlage ist mit dem Personalamt/Zentrale Angelegenheiten sowie der Stadtkämmerei und dem Rechnungsprüfungsamt abgestimmt. Zudem wurden sämtliche Organisationseinheiten mit nennenswertem Fuhrpark im Rahmen eines Workshops durch das Gutachterbüro über grundsätzliche Betrachtungen von Elektromobilität und insbesondere der bedarfsorientierten Beschaffung von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur informiert.

### **F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG**

Geeignet und mit Blick auf die Vorbildfunktion der öffentlichen Verwaltung dringend empfohlen.

/ Eine Veröffentlichung nach dem BremIFG wird sichergestellt.

### **G Beschlussvorschlag**

1. Der Magistrat nimmt den gutachterlichen Stufenplan zur Umwandlung der Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung Bremerhaven auf alternativen Antrieb zur Kenntnis.
2. Der Magistrat bittet das Dezernat I, die empfohlene Anpassung der Richtlinie zur Beschaffung, Nutzung und Veräußerung von Dienstkraftfahrzeugen bis spätestens Ende 2022 vorzunehmen. Dabei sind insbesondere eine Begründungspflicht, weshalb ggf. kein Elektrofahrzeug beschafft werden kann, sowie die Orientierung der Beschaffungsstrategie an der Bedarfsanalyse des Leitfadens „Elektromobilität“ – Beschaffung von Elektro- und Hybridfahrzeugen der Allianz für nachhaltige Beschaffung in die Richtlinie aufzunehmen.
3. Der Magistrat bittet das Dezernat I, zwei Standard-Elektrofahrzeuge zu identifizieren und mindestens bis zur Anpassung des Rahmenvertrages des Landes Bremen möglichst in einem eigenen Rahmenvertrag für die Organisationseinheiten mit eigenem Fuhrpark anzubieten. Zudem wird das Dezernat I gebeten, etwaige Förderaufträge zur

Beschaffung von Elektrofahrzeugen sowie der notwendigen Ladeinfrastruktur an die Organisationseinheiten weiterzuleiten und eine unter Umständen notwendige zentrale Beantragung sicherzustellen.

4. Das Dezernat II (Stadtkämmerei/Beteiligungsmanagement) wird gebeten, die städtischen Gesellschaften über die grundsätzlichen Empfehlungen des Gutachterbüros zu informieren.
5. Der Magistrat bittet alle Dezernate, bei den Fahrzeugen, die eine sehr geringe Auslastung aufweisen, Mobilitätsalternativen (ÖPNV, Dienstfahräder etc.) zu prüfen, um ggf. auf den Einsatz eigener Dienstkraftfahrzeuge zu verzichten.

Grantz  
Oberbürgermeister

Anlage 1: Stufenplan zur Umwandlung der Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung Bremerhaven auf alternativen Antrieb

Anlage 2: Leitfadens „Elektromobilität“ – Beschaffung von Elektro- und Hybridfahrzeugen der Allianz für nachhaltige Beschaffung