

Betreff:

Sachstandsbericht bezüglich der Erstellung eines Elektromobilitätskonzepts für den Konzern Stadt Braunschweig

Organisationseinheit:

Dezernat VII
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport

Datum:

05.03.2019

Beratungsfolge

Grünflächenausschuss (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

12.03.2019

Status

Ö

Sachverhalt:

1. Aktueller Projektstand

Von März bis September 2018 wurde die Datenerfassung durchgeführt. Daraufhin wurde mit der Datenauswertung und Konzepterstellung begonnen. Bei den angewandten Methoden handelt es sich um eine Organisations- und Standortanalyse, Daten- und Prozessanalyse, FLEETRIS-Fahrt Datenanalyse sowie eine Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalyse. Eine wichtige Grundlage für die Konzepterstellung sind - zusätzlich zu den erhobenen Daten - die Ergebnisse des Strategie-Workshops vom 23.10.2018. Der Strategie-Workshop hatte zum Ziel, ein gemeinsames Verständnis der aktuellen und zukünftigen dienstlichen Mobilität zu schaffen und strategische Eckpunkte und Themenfelder für die Konzepterstellung zu benennen. Der Ergebnisbericht soll nun diese gemeinsam getragenen Vorstellungen zu einer neuen dienstlichen Mobilität transparent machen und insbesondere die Themen und Fragestellungen aufzeigen, die in Bezug auf die Konzepterstellung (noch) zu bearbeiten sind. Er ist dieser Mitteilung als Anhang beigelegt.

2. Projektplan Januar bis Juni 2019

Das ursprüngliche Projektende war auf den 31.01.2019 terminiert. Im September 2018 wurde eine Projektverlängerung beantragt, weil größere Datenmengen erhoben und verarbeitet werden mussten als zum Zeitpunkt der Antragstellung bekannt war. Ein genauer Datenbedarf konnte erst nach Projektbeginn ermittelt werden, da erst im Rahmen der explorativen Phase (März 2018) ein Gesamtüberblick über alle benötigten Daten erstellt werden konnte. Zudem bedurfte es einer unerwarteten Nacherfassung von Fahrtenbüchern (Juli - September 2018), da diese lücken- oder fehlerhaft vorlagen. Dies hatte eine notwendige zeitliche Verlängerung einzelner Projektbausteine (Datenerfassung und -auswertung) zur Folge. Der Projektträger hat aus diesem Grund mit Wirkung zum 16.10.2018 eine Laufzeitverlängerung bis zum 30.06.2019 bewilligt. Die Abschlusspräsentation des Konzeptentwurfs ist für Anfang Juni 2019 geplant.

Der aktuelle Projektplan sieht vor, dass die Ergebnisse der oben genannten Analysen und des Strategie-Workshops von Januar bis Juni 2019 von der Projektgruppe geprüft, weiter vertieft und ausgearbeitet werden. Um dies zu gewährleisten, wird es zusätzlich zu den regulären, monatlich stattfindenden Sitzungen der Projektgruppe fünf Workshops mit den nachfolgend aufgeführten Schwerpunkten geben. Themenbezogen werden Kolleginnen und Kollegen verschiedener Fachbereiche sowie externe Anbieter von Mobilitätslösungen zu diesen Workshops dazu geladen, um zusätzliche Expertise beizusteuern.

3. Workshops - Bereits durchgeführt

- **FLEETRIS-Mobilitätsanalyse (24.01.2019)**
Mittels der FLEETRIS-Fahrdatenanalyse wurden Fahrdaten von dienstlich veranlassenen Wegen mit Pkw auf Fachbereichsebene erfasst und analysiert. Einige Fachbereiche sind allerdings auf mehrere Standorte verteilt. Deshalb werden die erhobenen Fahrdaten zusätzlich fachbereichsübergreifend und auf ihr Potenzial zur Bildung von Fahrzeugpools analysiert. Im Workshop erfolgte die Präsentation der Ergebnisse in Bezug auf diese Standorte (z. B. „Rathauskomplex“, Naumburgstraße usw.). Ziel war es, eine genaue Vorstellung von Größe, Standorten und Ausgestaltung der zukünftigen Fahrzeugpools zu erhalten. Außerdem wurden das Verlagerungspotential auf alternative Mobilitätsarten ermittelt und die Parameter zur Ausgestaltung der Pools präzisiert.
- **Corporate Fahrzeug-Sharing und Fuhrparkmanagement (27.02. und 28.02.2019)**
Von fünf externen Anbietern werden Sharing-Modelle und Fuhrparkmanagementsysteme präsentiert und diskutiert. Im Workshop werden mögliche Parameter für die Erstellung eines Leistungskatalogs abgestimmt. Darauf aufbauend sollen Zielvorgaben und Rahmenbedingungen für eine Leistungsbeschreibung ermittelt werden. Außerdem soll eine Auswertungsmatrix für mögliche Angebote erstellt werden. In diesem Workshop ist eine Zusammenarbeit mit dem FB 10.4 (EDV) und FB 20 (Finanzen) vorgesehen.

4. Workshops - Geplant

- **Entwicklung eines ämterübergreifenden Mobilitätsmanagements (27.03.2019)**
In diesem Workshop werden die Rahmenbedingungen für denkbare organisatorische Änderungen erörtert. Bestehende Regelungen und organisatorische Zuordnungen (z. B. Erstellung von Dienstanweisungen oder dem Aufbau eines Mobilitäts-Controllings etc.) werden geprüft und ggf. zur Anpassung und Neustrukturierung vorgeschlagen. Für diesen Workshop ist eine Zusammenarbeit mit den Fachbereichen 10, 20 und dem GPR vorgesehen.
- **Ausgestaltung des Fuhrparks (28.03.2019)**
Aufbauend auf den Ergebnissen des Workshops „FLEETRIS-Mobilitätsanalyse“ soll in diesem Workshop die konkrete Zusammensetzung des Fuhrparks an den einzelnen Poolstandorten bestimmt werden.

Geiger

Anlage/n:

Ergebnisbericht Strategie-Workshop

Ergebnisbericht Strategie-Workshop 23.10.2018

Elektromobilitätskonzept für den Konzern der Stadt Braunschweig

Autoren: Frank Tristram und Christoph von Radowitz (EcoLibro GmbH Lizenzpartner)
Lektorat: Heinrich Knobloch und Katrin Klitzke, Fachbereich Stadtgrün und Sport

Braunschweig, den 25.01.2019

Inhaltsverzeichnis

Executive Summary	3
Grundlagen	3
Workshop.....	4
Ergebnisse	4
Tagesordnung.....	5
Tischordnung.....	6
Methodisches Vorgehen: Ergebnisbericht.....	7
Workshop-Ergebnisse	8
Mobilitätsarten	8
Fahrzeuge und Fahrzeugpool.....	8
Standorte	8
Digitale Buchung (Buchungsprozess).....	9
Private Nutzung von Dienstfahrzeugen	9
Fuhrparkmanagement und digitale Disposition	10
Umsetzung	10
Anreize für Akzeptanz und neue Mobilitätskultur.....	11
Weiteres Vorgehen.....	12
 Anhang.....	 13
Workshop-Protokollierung Session 1.....	13
Elektromobilität im Konzern Stadt Braunschweig – Zwischenergebnisse und Ausblick	13
Zusammenfassung Diskussionen Session 1	13
Workshop-Protokollierung Session 2.....	20
Fahrzeugpooling und Fuhrparkmanagement	20
Zusammenfassung Diskussionen Session 2	20

Executive Summary

Am 23.10.2018 fand im Rahmen des Projektes „Erstellung eines Elektromobilitätskonzepts für den Konzern Stadt Braunschweig“ ein Strategie-Workshop statt. Teilnehmende waren Dezernentinnen und Dezernenten, Fachbereichsleiterinnen und Fachbereichsleiter, Referatsleiterinnen und Referatsleiter sowie Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer der Konzerngesellschaften mit städtischer Mehrheitsbeteiligung. Zudem waren Vertreterinnen und Vertreter des Örtlichen Personalrates Bau, des Gesamt- und Konzernpersonalrates als auch die Gleichstellungsbeauftragte dabei.

Der Strategie-Workshop hatte zum Ziel, ein gemeinsames Verständnis der aktuellen und zukünftigen dienstlichen Mobilität zu schaffen und strategische Eckpunkte und Themenfelder für die Konzepterstellung zu benennen.

Grundlagen

Von März bis September 2018 wurde die Datenerfassung bestehend aus den methodischen Verfahren einer Organisations- und Standortanalyse, Daten- und Prozessanalyse, FLEETRIS-Analyse und Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalyse durchgeführt. Daraufhin wurde mit der Datenauswertung und Konzepterstellung begonnen. Eine wichtige Grundlage für die Konzepterstellung sind – zusätzlich zu den erhobenen Daten – die in diesem Bericht vorgestellten Workshop-Ergebnisse. Auf den Seiten 8-12 werden diese anhand der folgenden acht Kategorien vorgestellt:

- Mobilitätsarten
- Fahrzeuge und Fahrzeugpool
- Standorte
- Digitale Buchung (Buchungsprozess)
- Private Nutzung von Dienstfahrzeugen
- Fuhrparkmanagement und digitale Disposition
- Umsetzung
- Anreize für Akzeptanz und neue Mobilitätskultur

Der Ergebnisbericht dient dazu die gemeinsam getragenen Vorstellungen zu einer neuen dienstlichen Mobilität transparent zu machen und insbesondere die Themen und Fragestellungen aufzuzeigen, die in Bezug auf die Konzepterstellung (noch) zu bearbeiten sind. Zur Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit befindet sich im Anhang eine detaillierte Protokollierung des Workshops.

Der Projektplan sieht vor, dass die Ergebnisse der Analysen und des Strategie-Workshops von Januar bis Juni 2019 von der Projektgruppe geprüft, weiter vertieft und ausgearbeitet werden. Um dies zu gewährleisten wird es zusätzlich zu den regulären Projektgruppensitzungen Intensiv-Workshops geben. Themenbezogen werden Kolleginnen und Kollegen anderer Fachbereiche sowie externe Anbieter zu diesen Workshops dazu geladen, um Perspektiven und Fachbeiträge aus Ihrer Sicht und Expertise beizusteuern.

Workshop

Oberbürgermeister Ulrich Markurth und Erster Stadtrat Christian Geiger begrüßten die Teilnehmenden und betonten die hohe Bedeutung der Neuausrichtung der dienstlichen Mobilität mit den Zielen Klimaverträglichkeit, Effizienz und Zugänglichkeit. Projektleiter Heinrich Knobloch führte thematisch in die Veranstaltung ein und gab einen Einblick in die Arbeit der fachbereichsübergreifenden Projektgruppe.

Der Workshop war in zwei Themen-Blöcke geteilt: 1) Elektromobilität im Konzern Stadt Braunschweig – Zwischenergebnisse und Ausblick, 2) Fahrzeugpooling und Fuhrparkmanagement. Auftakt eines Blockes bildete jeweils ein Kurzvortrag seitens der Unternehmensberater Frank Tristram und Christoph von Radowitz (EcoLibro GmbH Lizenzpartner). Auf der Grundlage dieser ersten Erkenntnisse zur aktuellen dienstlichen Mobilität begaben sich die Teilnehmenden in Tischdiskussionen zu Strategien, Maßnahmen und Herausforderungen bezogen auf die Neuausrichtung der dienstlichen Mobilität. Es wurde im Vorhinein eine Tischordnung festgelegt, die einen möglichst freien und interdisziplinären Austausch befördern sollte. Anschließend wurden die Ergebnisse im Plenum vorgestellt.

Ergebnisse

Der strategische Ansatz des Elektromobilitätskonzeptes wurde insgesamt positiv bewertet und die Bereitschaft für eine neue Mobilitätskultur im Konzern Stadt Braunschweig signalisiert. Die zentralen Ziele wurden bestätigt: Die dienstliche Mobilität soll so klimaverträglich und effizient wie möglich gestaltet und den Beschäftigten ein einfacher Zugang ermöglicht werden.

Die dezentrale Organisation der dienstlichen Mobilität soll durch ein zentralisiertes Fuhrparkmanagement abgelöst werden. In dem zu erstellenden Konzept sollen neben Elektrofahrzeugen insbesondere das Zufußgehen, die Zweiradnutzung und der ÖPNV eine wichtigere Rolle erhalten.

Um diese grundsätzlichen Anforderungen sicherzustellen, wurden verschiedene Maßnahmen und Rahmenbedingungen diskutiert und vorgeschlagen: der Einsatz von JobTickets; in wenigen Minuten fußläufig erreichbare dezentrale Fahrzeugstandorte; Buchung und Reservierung von Fahrzeugen per App vom Smartphone, Tablet oder PC in Echtzeit.

Das digitale Buchungssystem soll verschiedenste Mobilitätsarten administrieren können und Schnittstellen zu weiteren Mobilitätsdienstleistungen beinhalten sowie mit einem Fuhrparkmanagement zur Führerscheinkontrolle, zum Werkstatt- und Schadenmanagement und Controlling verknüpft sein.

Weitere Schwerpunkte bildeten Fragen zur konkreten Ausgestaltung des zentralen Fuhrparkmanagements sowie eine Verbesserung der Fahrzeugauslastung durch eine private Nutzung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Grundsätzlich wurde das Teilen von Dienstfahrzeugen mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu privaten Zwecken als vorstellbar eingestuft.

Das Change-Management zur Etablierung einer neuen Mobilitätskultur hat eine hohe Priorität. Der Systemwechsel soll schrittweise an einem Pilotstandort erprobt und durch Kommunikationsmaßnahmen und Beteiligungsprozesse begleitet werden.

Tagesordnung

09:00 Uhr	Begrüßung (Oberbürgermeister Ulrich Markurth)
09:05 Uhr	Begrüßung (Erster Stadtrat Christian Geiger)
09:10 Uhr	Einführung (Projektleiter Heiner Knobloch)
09:15 Uhr	Kurzvortrag 1 Elektromobilität im Konzern Stadt Braunschweig – Zwischenergebnisse und Ausblick (Frank Tristram und Christoph v. Radowitz – EcoLibro Lizenzpartner)
09:35 Uhr	Workshop
10:05 Uhr	Präsentation der Workshop-Ergebnisse im Plenum
10:35 Uhr	Pause
10:50 Uhr	Kurzvortrag 2 Fahrzeugpooling und Fuhrparkmanagement (Frank Tristram und Christoph v. Radowitz – EcoLibro Lizenzpartner)
11:10 Uhr	Workshop
11:40 Uhr	Präsentation der Workshop-Ergebnisse im Plenum
12:10 Uhr	Zusammenfassung des Strategie-Workshops (Frank Tristram, Christoph v. Radowitz, Heiner Knobloch)
12:30 Uhr	Verabschiedung und Ausblick (Erster Stadtrat Christian Geiger)
12:45 Uhr	Ende der Veranstaltung

Tischordnung

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gruppierten sich wie folgt:

Tisch 1:

Claus Ruppert – Dez. II; Frank Tristram – Unternehmensberatung und Projektgruppe; Corinna Ernst – ÖPR Bau und Projektgruppe; Ulf Willebrand – FB 67 und Projektgruppe; Marion Lenz – Gleichstellungsbeauftragte; Thomas Gekeler – FB 61 Umweltschutz; Andreas Ruhe – SBBG (Beteiligungsgesellschaft); Silke Fusenig – Stadthalle

Tisch 2:

Michael Loose – FB 67 und Projektgruppe; Jessica Weber – FB 65 und Projektgruppe; Henning Sack – FB 10 Zentrale Dienste; Thomas Kühle – FB 20 Finanzen; Dr. Stefan Malorny – FB 41 Kultur und Wissenschaften; Fabian Neubert – Stadtbad; Adrian Foitzik – Presseangelegenheiten

Tisch 3:

Dr. Anja Hesse – Dez. IV; Christoph v. Radowitz – Unternehmensberatung und Projektgruppe; Andreas Beyer – FB 67 und Projektgruppe; Dr. Jan Köhler – Ref. 0100 Steuerungsdienst; Robert Krieger – Ref. 0120 Stadtentwicklung; Andreas Gelleszun – FB 20.4 Stadtkasse; Oliver Düber – FB 32 Bürgerservice; Claus Lorenz – FB 65 Hochbau; Frank Brandt – Verkehrs GmbH; Rainer Junge Volkshochschule

Tisch 4: Dr. Christine Arbogast – Dez. V; Heiner Knobloch – FB 67 und Projektgruppe; Jörg Hollstamm – FB 37 und Projektgruppe; Jens-Christian Kügler – FB 01 Zentrale Steuerung; Dr. Annette Haucap-Naß – Ref. 0412 Stadtbibliothek; Klaus Benscheidt – FB 66 Tiefbau und Verkehr; Torsten Voß – Nibelungen-Wohnbau; Thomas Brauner – Konzern-Personalvertretung; Martin Albinus – FB 51, Kinder, Jugend und Familie

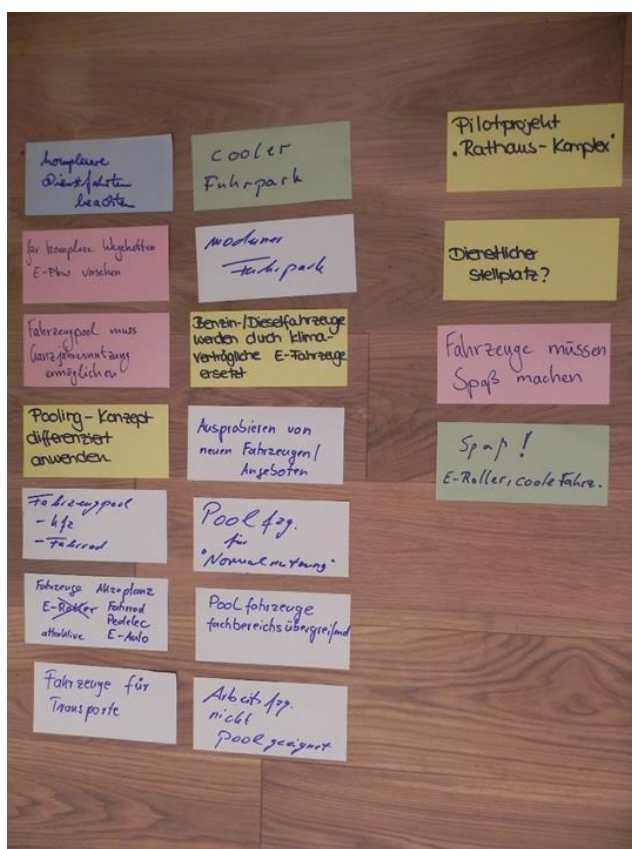
Tisch 5: Christian Geiger – Dez. VII; Johannes Saggel – FB 66 und Projektgruppe; Thomas Kalsen – FB 65 und Projektgruppe; Klaus Ander – Ref. 0620 Brandschutz; Peter Kropf – FB 37 Feuerwehr; Eva Bender – FB 40 Schule; Martin Klockgether – FB 50 Soziales und Gesundheit; Ulrike Neumann – Stadtmarketing; Jan Glombik – Städtisches Klinikum

Methodisches Vorgehen: Ergebnisbericht

Das methodische Verfahren, welches diesem Ergebnisbericht zu Grunde liegt, war zweischrittig aufgebaut.

In einem ersten Schritt wurden die Tischdiskussionen anhand der erstellten Flipchart-Karten rekonstruiert und nachvollziehbar dargestellt: Textliche und fotografische Protokollierung des Workshops. (Siehe Anhang Seiten 13 bis 27)

In einem zweiten Schritt wurden die Flipchart-Karten aller Tische neu zusammengefasst und ausgewertet: Kategorienbildung. (Siehe Seiten 8 bis 12) Diese Methode verdichtet die erarbeiteten Ergebnisse. (Siehe unten abgebildetes Foto: Kategorienbildung „Standorte“)



Neuordnung der Karten und Auswertung: Hier exemplarisch für die Kategorie „Standorte“.

Da die Ergebnisse an fünf Tischen unabhängig voneinander erarbeitet wurden, können übergeordnete Konvergenzen der getroffenen Aussagen abgeleitet werden. Auf diese Weise lässt sich das gemeinsame Verständnis und die gemeinschaftlich anzustrebende Strategie gut herausarbeiten. Die Kategorienbildung dient in diesem Sinne nicht der vollständigen Wiedergabe aller getroffenen Aussagen, sondern abstrahiert und verdichtet die Beiträge. Mit dieser Methodik lassen sich außerdem Aspekte ausfindig machen, die noch größeren Diskussionsbedarf erwarten lassen.

Workshop-Ergebnisse

Mobilitätsarten

Grundsätzlich sollte darüber nachgedacht werden, wie Dienstwege zu vermeiden sind. Ein verstärkter Einsatz von mehr Web- und Telefonkonferenzen kann dabei unterstützen.

Der Einsatz von mehr Fahrrädern/Pedelecs ist eine Alternative zum E-Pkw. Die Nutzung ist jedoch vom Wetter abhängig und erfordert gegebenenfalls eine persönliche Schutzausrüstung.

Ein verbessertes Angebot des dienstlichen JobTickets kann die Nutzung des ÖPNV befördern.

Eine ÖPNV-Nutzung mit einem einfachen Zugang (z.B. per Dienstaussweis) und ohne zeitliche Einschränkungen wäre eine Alternative zum E-Pkw. Die derzeitige Regelung mit Einzelfahrscheinen ist zwar möglich, aber nicht sehr attraktiv.

CarSharing könnte mit Dienstfahrzeugen als auch mit Fahrzeugen von externen Anbietern erfolgen.

Die Nutzung von Privat-Pkw zu dienstlichen Zwecken wird als ökonomisch ineffizient erachtet; insbesondere, wenn die Fahrzeuge nur sehr selten genutzt werden. Ein erster Schritt könnte die Streichung der Verpflichtung zur Nutzung von Privat-Pkw zu dienstlichen Zwecken aus den Arbeitsverträgen sein.

Fahrzeuge und Fahrzeugpool

Das Mobilitätskonzept sollte auf einem modernen, breit aufgestellten und umweltfreundlichen Fahrzeugpool basieren. Der Fahrzeugpool sollte Fahrräder, Pedelecs, Pkw, Stadtlieferwagen und Transportfahrzeuge verschiedener Größen beinhalten. Die Zusammensetzung des Pools sollte an einer ganzjährigen Nutzung orientiert sein.

Moderne, attraktive („coole“) Elektrofahrzeuge sollten fachbereichsübergreifend verfügbar gemacht werden.

Auch leichte Nutzfahrzeuge sollen elektrifiziert werden. Diese sollen jedoch nicht für ein Pooling bereitstehen, sondern bleiben spezifiziert.

Standorte

Die Standorte der Fahrzeuge sollten sich in der Nähe der Organisationseinheiten befinden und auf deren spezifische Anforderungen abgestimmt sein.

Die maximale Entfernung, um an einen ein E-Pkw zu kommen, sollte geringer als 500 m sein. Ein Dienstfahrrad/-pedelec sollte nach maximal 100 m erreicht werden.¹

¹ Redaktionelle Anmerkung: Nach erfolgter Prüfung empfehlen die Unternehmensberater in Abstimmung mit der Projektleitung eine Entfernung von 250m, um zu einem E-Pkw zu gelangen. Die Standorte für Pedelecs/Fahrräder sollten sich direkt an den Gebäuden befinden.

Digitale Buchung (Buchungsprozess)

Der Zugang zur dienstlichen Mobilität sollte über digitale Anwendungen schnell und einfach möglich sein. Buchungen sollten jederzeit über Smartphones, Tablets und PCs möglich sein. Eine Buchung in Echtzeit wäre ideal.

Mobile Zugangsmedien wie z.B. Smartphones sollten für die Reservierung, die Buchung und gegebenenfalls auch fürs Öffnen und Abschließen der Fahrzeuge genutzt werden können.

Die Zugangsmedien sollten als Informationskanal zwischen den Nutzenden und dem Fuhrparkmanagement dienen. Über diese Medien könnte dann nicht nur die Buchung bestätigt werden, sondern das ausgewählte Fahrzeug benannt, der Standort des Fahrzeuges mitgeteilt und weitere besondere Informationen kommuniziert werden.

Für den direkten Zugang zum Fahrzeug, d. h. zum Öffnen und Schließen könnte eine Chipkarte oder der Dienstaussweis benutzt werden.

Im Idealfall sollte mit dem System ein automatisierter Dienstreiseantrag generiert werden können.

Alle Mobilitätsmöglichkeiten sollten in einem Fahrzeugpool verfügbar gemacht werden; die jeweilige Nutzung sollte jedoch differenziert nach Einsatzzweck und Zugangsberechtigung konzipiert werden. Die Prüfung des Zugangs zu den Fahrzeugen könnte z.B. über die Zeiterfassungskarten erfolgen.

Das digitale Buchungssystem sollte so flexibel wie möglich sein, vielfältige Anforderungen erfüllen können und eine einfache Nutzung sicherstellen.

Private Nutzung von Dienstfahrzeugen

Die Möglichkeit der privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen (E-Pkw, Fahrräder/Pedelecs) wird grundsätzlich befürwortet.

Durch eine Zweitnutzung von Dienstfahrzeugen zu privaten Zwecken könnte die Auslastung der elektromobilen Fahrzeuge und damit die Wirtschaftlichkeit deutlich erhöht werden.

Die Nutzung eines privaten Fahrzeugs für Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort plus gleichzeitige Nutzung von dienstlichen Poolfahrzeugen wurde als ineffizient bewertet. Es bedarf neuer Regelungen und Anreize, diesen Umstand möglichst zu vermeiden.

Insgesamt ergeben sich zu diesem Themenschwerpunkt noch viele Fragestellungen:

- Welcher Personenkreis darf solche Fahrzeuge buchen/nutzen?
- Wie können private Stromkosten verrechnet werden?
- Welche Übergabemodalitäten sollte es geben, um zwischen dienstlicher und privater Nutzung zu unterscheiden?
- Welche Anforderungen sind an dienstliche und private Stellplätze zu stellen in Hinblick auf Ladeinfrastruktur?

Fuhrparkmanagement und digitale Disposition

Die Organisation und Bewirtschaftung des Fuhrparks (Fuhrparkmanagement) sollte zentralisiert erfolgen. Zum Fuhrparkmanagement sollte unter anderem folgendes gehören: digitale Disposition, digitales Fahrtenbuch, automatisierte Führerscheinkontrolle, Servicemanagement (Wartung, Pflege, Reparaturen).

Elemente wie Instandhaltung, Pflege etc. von Fahrzeugen können / sollten ausgelagert werden.

Auch bei der Zweiradmobilität sollte die technische Sicherheit durch den Arbeitgeber gewährleistet werden (Arbeitsschutz).

Umsetzung

Der Aufbau des neuen Systems und des Fahrzeugpools sollte schrittweise erfolgen, um Fehler frühzeitig zu erkennen, zu korrigieren und um mehr Akzeptanz aufzubauen. (Gestufte Einführung)

In Zukunft soll die dienstliche Mobilität effizienter und umweltfreundlicher aufgestellt sein, so dass die Nutzung von Privat-Pkw für dienstliche Zwecke sukzessive abgebaut werden kann. Es könnte das Ziel formuliert werden, dass in wenigen Jahren die Nutzung von Privat-Pkw für dienstliche Zwecke nur noch in Ausnahme erforderlich ist.

Im zukünftigen System sollten jederzeit alle verfügbaren Mobilitätsarten und -möglichkeiten transparent dargestellt werden.

Bei dem zu erarbeitenden Mobilitätskonzept sollten möglichst auch die Wegeketten zum Arbeitsort mitberücksichtigt werden. Beispielsweise könnte auch ein (noch nicht vorhandenes) öffentliches Fahrrad- / Pedelec-Verleihsystem (ähnlich dem „Aachener Modell“) für Arbeits- und Dienstwege genutzt werden.

Das Poolingkonzept sollte in einem Pilotprojekt erprobt werden, bevor das Gesamtkonzept in der Kernverwaltung und den städtischen Gesellschaften großflächig ausgerollt wird. Der „Rathauskomplex“ – ein virtueller Zusammenschluss von Fachbereichen, Referaten und Dienststellen im Umkreis von 200 m rund um das Braunschweiger Rathaus – würde sich hierfür anbieten.²

Die Umstellung des Systems, sollte in der Anfangsphase auf freiwilliger Basis erfolgen und erst zu einem späteren Zeitpunkt verbindlich werden. Das neue System solle als „Angebot“ formuliert werden.

Um Vertrauen in das neue System aufzubauen, sollten zukünftige Regelungen bei Schadensfällen großzügig und unbürokratisch behandelt werden. Sollte das nicht funktionieren, so könnten spätere Konkretisierungen ergänzt werden.

² Redaktionelle Anmerkung: Nach erfolgter Prüfung des virtuellen Zusammenschlusses von Fachbereichen, Referaten und Dienststellen im Umkreis von 200 m rund um das Braunschweiger Rathaus empfehlen die Unternehmensberater in Abstimmung mit der Projektleitung einen Umkreis von 250m.

Anreize für Akzeptanz und neue Mobilitätskultur

Das zu erarbeitende Mobilitätskonzept stellt einen Paradigmenwechsel dar: Der Einsatz privater Ressourcen wird minimiert. Es soll stattdessen ein hochausgelasteter, umweltfreundlicher Mobilitätsmix eingeführt werden. Es handelt sich um eine neue Mobilitätskultur der Stadtverwaltung und der angeschlossenen Gesellschaften. Dies erfordert viel und gut abgestimmte Kommunikation sowie Schulungen.

Es sollten Grundsätze und Leitlinien für das zukünftige Mobilitätssystem erarbeitet werden.

Die Beschäftigten der Verwaltung sollten noch intensiver in die Fragestellung einbezogen werden, welche Möglichkeiten sie sich vorstellen können, um auf Privatfahrzeuge für den dienstlichen Einsatz zu verzichten. Angebote und Anreize sollten geschaffen werden, um auf den Einsatz von Privatfahrzeugen zu dienstlichen Zwecken verzichten zu können.

Für eine breitere Akzeptanz sollte es begleitende Beteiligungsformate geben, die auch eine Auswahlhilfe und individuelle Beratungen beinhalten.

„Gamification“³ in der dienstlichen Mobilität könnte ein Anzeilelement werden. Beispielsweise könnten interne Wettbewerbe zu maximalen CO₂ Einsparungen und zum Umfang der geradelten Kilometer ausgelobt werden. (Siehe zum Beispiel „Stadtradeln“)

Anzeilelemente für mehr Zweiradnutzung könnten Duschmöglichkeiten in den Organisationseinheiten sein.

Die Möglichkeit des Ausprobierens von Fahrzeugen für unterschiedlichste Einsatzzwecke sollte ermöglicht werden.

Die Nutzung neuer, elektrischer Fahrzeuge sollte Spaß machen, dadurch kann die Akzeptanz unter den Nutzerinnen und Nutzern erhöht werden.

Die Möglichkeiten zur privaten Nutzung von Diensträdern und Dienstfahrzeugen sind große Anreize.

Es sollte auch die Möglichkeit geben, eine persönliche Ökobilanz erstellen zu können. Eine persönliche Ökobilanz könnte als Anreiz und Motivation verstanden werden, ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu reflektieren und gegebenenfalls weiter zu verfestigen.

Durch die Vorbildfunktion der Verwaltung und der städtischen Gesellschaften würde auch die Akzeptanz für mehr Elektromobilität in der Stadtgesellschaft steigen. Die Sichtbarkeit von Elektrofahrzeugen im Stadtbild würde sich verbessern.

Auf dem Harz-und-Heide-Gelände könnte eine Park-&-Ride-Fläche mit einem Shuttle-Service entstehen.

Das „Aachener Modell“ zur Nutzung dienstlicher Mobilität wurde im Impulsvortrag 2 vorgestellt. Es wurde daraufhin angeregt, zu recherchieren, wie die Rangreihenfolge im Mobilitätsmix der Aachener Verwaltung überwacht wird. Antwort: Die Rangreihenfolge wird nicht kontrolliert. Es gilt das Vertrauenssystem. Bei echtem Missbrauch des dienstlichen JobTickets zu privaten Zwecken, drohen empfindliche personelle Konsequenzen.

³ „Gamification ist die Übertragung von spieltypischen (von engl. "game": "Spiel") Elementen und Vorgängen in spielfremde Zusammenhänge mit dem Ziel der Verhaltensänderung und Motivationssteigerung bei Anwenderinnen und Anwendern.“ (Siehe: Gabler Wirtschaftslexikon)

Weiteres Vorgehen

Der Projektplan sieht vor, dass die Ergebnisse der Analysen und des Strategie-Workshops von Januar bis Juni 2019 von der Projektgruppe geprüft, weiter vertieft und ausgearbeitet werden. Um dies zu gewährleisten wird es zusätzlich zu den regulären monatlichen Projektgruppensitzungen jeweils 3-4 stündige Intensiv-Workshops mit den folgenden Schwerpunkten geben:

- FLEETRIS-Ergebnisse
- Entwicklung eines ämterübergreifenden Mobilitätsmanagements
- Ausgestaltung des Fuhrparks
- Lokation und Anforderung an die Ladeinfrastruktur
- Fuhrparkmanagement, Fahrzeugdisposition und Sharing-Modelle

Themenbezogen werden Kolleginnen und Kollegen anderer Fachbereiche sowie externe Anbieter von Systemen zu diesen Workshops dazu geladen, um Perspektiven und Fachbeiträge aus Ihrer Sicht und Expertise beizusteuern.

Nach jedem Workshop wird ein Ergebnisbericht erstellt, welcher gleichzeitig ein Kapitelentwurf des Gesamtkonzepts ist. Die Ergebnisse werden wiederum an bestehende Erkenntnisse rückgekoppelt. Auf diese Weise wird der Konzeptentwurf nicht erst im Mai/Juni (linear) geschrieben und vorgelegt, sondern bereits on-going und iterierend. Es werden mehrere Wiederholungsschleifen und Bearbeitungsdurchgänge eingebaut. Dadurch sind inhaltliche Beiträge und Korrekturen seitens der Projektgruppe und der Expertinnen und Experten anderer Fachbereiche im Prozess möglich und eine konsensgestützte Freigabe des Konzepts im Juni 2019 realistisch.

Anhang

Workshop-Protokollierung Session 1

Elektromobilität im Konzern Stadt Braunschweig – Zwischenergebnisse und Ausblick

Fragekomplex 1

Mit welchen **Strategien** und **Maßnahmen** kann im Konzern Stadt Braunschweig zukünftig eine optimale, dienstliche Mobilität erreicht werden? Wie lassen sich die **Ziele** (Klimaverträglichkeit, Effizienz, einfache Zugänglichkeit) erreichen?

Fragekomplex 2

Sollte eine künftige Mobilitätslösung die Möglichkeit berücksichtigen, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter **Dienstfahrzeuge** nach Dienstschluss im Rahmen eines **CarSharing für private Zwecke** nutzen können?

Zusammenfassung Diskussionen Session 1

Klimaschutz und lokal emissionsfreie Mobilität sind Ziele der Konzeptumsetzung für den Konzern Stadt Braunschweig. Zum Mobilitätsmix der Zukunft sollen neben konventionellen Fahrzeugen Elektrofahrzeuge verschiedener Größen und Ausstattungen sowie Fahrräder, Pedelecs und die Möglichkeit zur Nutzung des ÖPNV gehören.

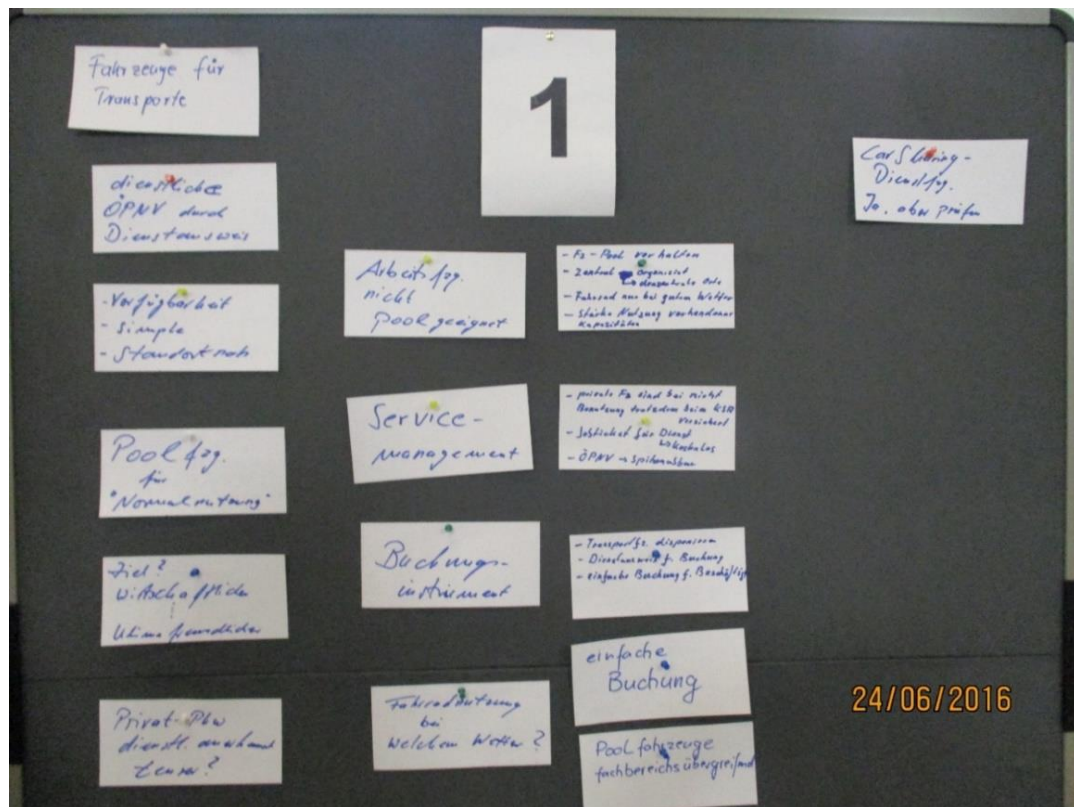
An allen Tischen wurde der ÖPNV als eine mögliche, tragende Säule für die zukünftige, dienstliche Mobilität benannt. Das ÖPNV Angebot ist bereits weitestgehend vorhanden und könnte relativ zügig in einem Pilotversuch getestet werden. Moderne, attraktive Dienstfahrräder/-Pedelecs könnten in Zukunft ebenfalls stärker genutzt werden, wenn sie standortnah zur Verfügung stehen sowie schnell und einfach gebucht werden könnten. Für den Spitzenlastausgleich stünde gegebenenfalls ein internes oder externes CarSharing zur Verfügung. Ein gezielter Einsatz von modernen Web- und Telefonkonferenzen könnte dazu beitragen, Fahrten und Wege zu vermeiden. Die Nutzung von Privatfahrzeugen zu dienstlichen Zwecken könnte zukünftig die Ausnahme werden.

Kernelement der zukünftigen dienstlichen Mobilität soll ein zentral administrierter und bewirtschafteter Fuhrpark mit einem entsprechenden Fuhrparkmanagement sein. Die Fahrzeuge dieses Fuhrparks sollten dezentral und in räumlicher Nähe zu den Organisationseinheiten stationiert werden. Die Buchungen und die Zugänge zu den Fahrzeugen könnten schnell und einfach über verschiedene Kanäle (Apps, Tablets, Dienstaussweise o. ä.) zuverlässig realisiert werden. Für den Umstieg vom derzeitigen zum neuen Mobilitätssystem wären umfassende Schulungen sowie begleitende Kommunikations- und Beteiligungsformate notwendig.

Der Umstieg sollte zeitlich begrenzt, aber mit einer gewissen Stringenz erreicht werden und insbesondere auf Freiwilligkeit und Vertrauen beruhen. Die Möglichkeit Dienstfahrzeuge nach Dienstschluss zu privaten Zwecken buchen zu können, wäre ein geeigneter Anreiz, den Systemwechsel zu unterstützen, wirft im Moment jedoch noch viele Fragestellungen auf.

Arbeitsphase Session 1⁴

Tisch 1



Diskussionen zu Fragekomplex 1: Strategie, Maßnahmen und Ziele

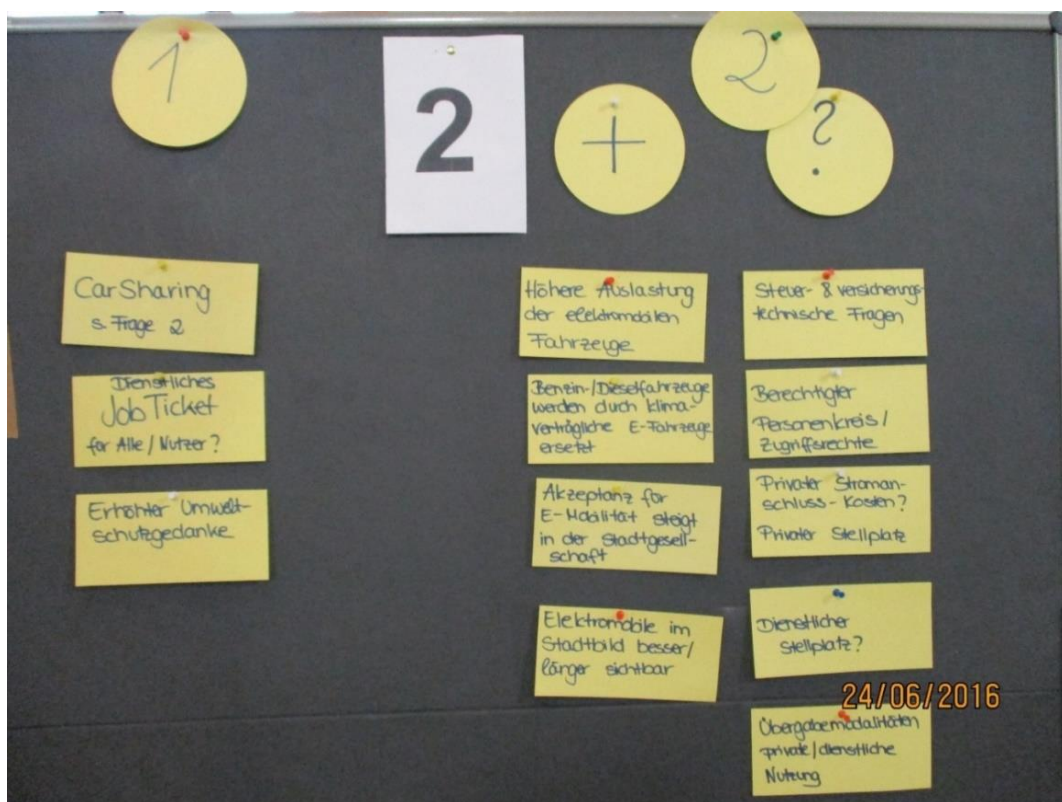
- Es wird eine verstärkte dienstliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs – ÖPNV angeregt. Der Dienstaussweis könnte dabei als Ticket fungieren.
- Die Bereitstellung von fachbereichsübergreifenden Poolfahrzeugen für die tägliche Nutzung könnte zu einer besseren Auslastung beitragen.
- Transportfahrzeuge (wie Lastenräder, Stadtlieferwagen und Transporter) für gelegentliche Transporte größerer Materialien sollen nach Möglichkeit zentral vorgehalten werden.
- Bei trockenem (gutem) Wetter könnte der Einsatz von mehr Dienstfahrrädern und -Pedelets zu einer höheren Nutzung dieser Mobilitätsart führen.
- (E-)Fahrzeuge aller Art sollten standortnah verfügbar gemacht werden und einfach zu buchen sein. Ein zukünftiger Fahrzeugpool könnte mit einem nicht näher spezifizierten Servicemanagement (z.B. Wartung und Pflege etc.) ausgestattet werden.
- Der Fahrzeugpool könnte zentral organisiert und bewirtschaftet werden. Die Fahrzeuge selbst sollten jedoch an den dezentralen Standorten der Organisationseinheiten verfügbar sein.
- Der Zugang zu Fahrzeugen und ÖPNV Tickets könnte über ein einheitliches Buchungsinstrument erfolgen. Der Buchungsprozess sollte einfach sein.
- Möglicherweise könnte der Dienstaussweis und/oder die Zeiterfassungskarte ein Zugangsmedium zu Fahrzeugen und dem ÖPNV werden.

⁴ Redaktionelle Anmerkung: Die Datumsanzeige auf den Fotos ist nicht korrekt. Wir bitten dies zu entschuldigen.

Diskussionen zu Fragekomplex 2: CarSharing mit Dienstfahrzeugen für private Zwecke

- Durch eine bessere Nutzung/Auslastung des Fahrzeugpools könnten positive ökologische und ökonomische Effekte erreicht werden.
- Die Möglichkeit für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Dienstfahrzeuge nach Dienstschluss im Rahmen eines CarSharings für private Zwecke nutzen zu können, sollte geprüft werden.
- Die Nutzung von Privat-Pkw zu dienstlichen Zwecken wurde als teuer erachtet; insbesondere dann, wenn die Fahrzeuge nur sehr selten genutzt werden.

Tisch 2



Diskussionen zu Fragekomplex 1: Strategie, Maßnahmen und Ziele

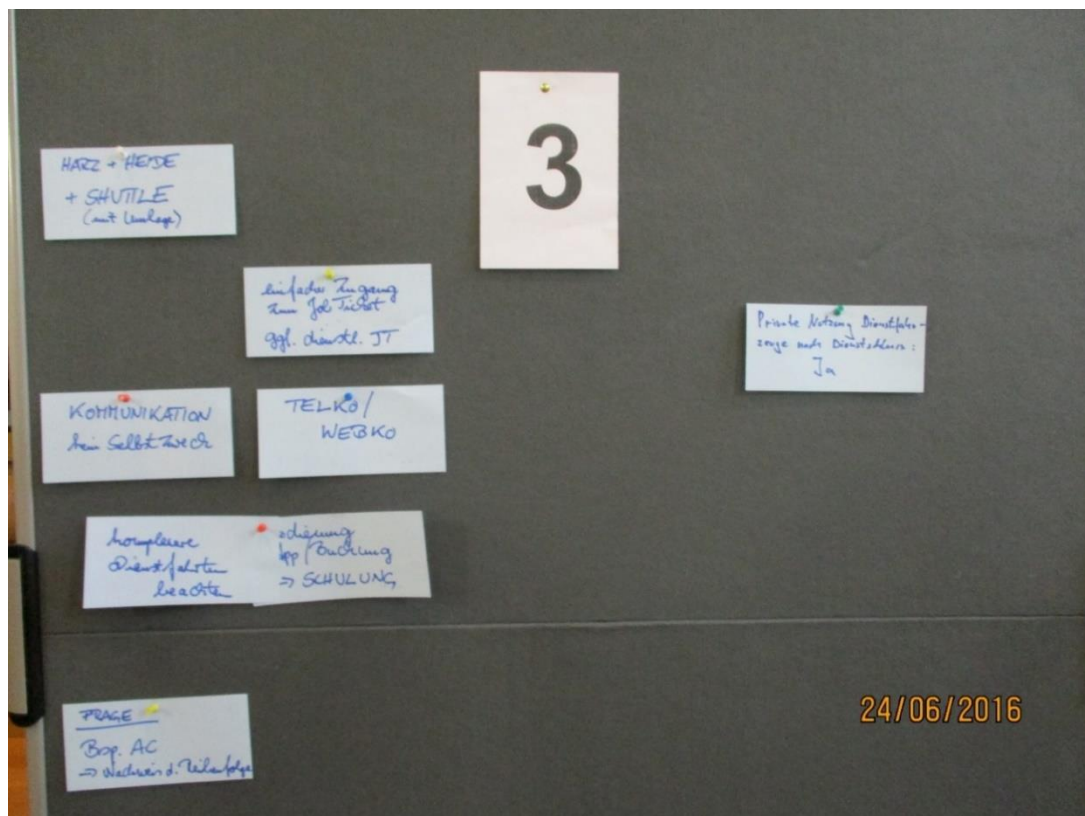
- Eine Art dienstliches JobTicket für alle Verwaltungsangestellten und Konzernangehörigen könnte Bestandteil des zukünftigen, dienstlichen Mobilitätsmixes werden.
- Der zukünftige Mobilitätsmix sollte sich an hohen Umweltstandards messen lassen können.
- Ein verwaltungsinternes, bereichsübergreifendes CarSharing ist vorstellbar.
- Benzin- und Dieselfahrzeuge könnten schnell durch hoch ausgelastete Elektrofahrzeuge ersetzt werden.

Diskussionen zu Fragekomplex 2: CarSharing mit Dienstfahrzeugen für private Zwecke

- Durch eine Zweitnutzung von Dienstfahrzeugen könnte die Auslastung der elektromobilen Fahrzeuge erhöht werden.
- Durch den Einsatz von mehr Elektrofahrzeugen (auch in der Zweitnutzung) könnte die Sichtbarkeit und Akzeptanz für mehr Elektromobilität in der Stadtgesellschaft steigen.

- Insgesamt ergeben sich noch viele Fragestellungen zur privaten Zweitnutzung von Dienstfahrzeugen
- Welcher Personenkreis darf solche Fahrzeuge buchen/nutzen?
- Wie können private Stromkosten verrechnet werden?
- Welche Übergabemodalitäten sollte es geben, um zwischen dienstlicher und privater Nutzung zu unterscheiden?
- Welche steuer- und versicherungsrechtlichen Fragestellungen ergeben sich daraus?
- Welche Anforderungen sind an dienstliche und private Stellplätze in Hinblick auf Ladeinfrastruktur zu stellen?

Tisch 3



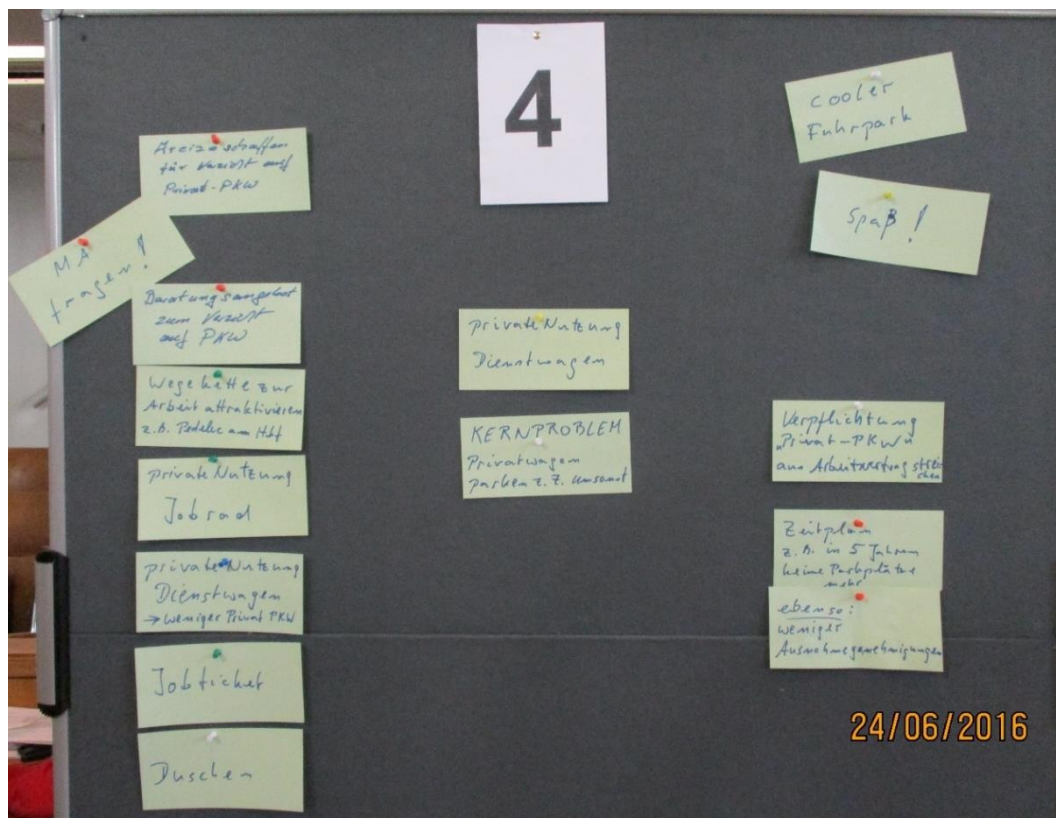
Diskussionen zu Fragekomplex 1: Strategie, Maßnahmen und Ziele

- Der Einsatz eines dienstlichen JobTickets ist vorstellbar, wenn der Zugang und die Nutzung einfach sind.
- Bei allen Überlegungen zu poolbaren Fahrzeugen sind auch komplexere Dienstfahrten und Wegekette sowie Not- und Bereitschaftsdienste zu berücksichtigen.
- Zum im Kurzvortrag genannten Beispiel der Stadt Aachen: wie lässt sich die Reihenfolge der Mobilitätsarten kontrollieren/nachweisen?
- Die Buchung von Poolfahrzeugen kann über eine App auf mobilen Endgeräten erfolgen.
- Der Buchungsprozess sollte unkompliziert, schnell und einfach verständlich sein.
- Mithilfe moderner Telefon- und Webkonferenzen könnten sich Wege und Fahrten vermeiden lassen

Diskussionen zu Fragekomplex 2: CarSharing mit Dienstfahrzeugen für private Zwecke

- Ein neues Mobilitätssystem erfordert eine abgestimmte Kommunikation sowie Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- Die Möglichkeit zur Privatnutzung von Dienstfahrzeugen nach Dienstschluss wurde grundsätzlich begrüßt.

Tisch 4



Diskussionen zu Fragekomplex 1: Strategie, Maßnahmen und Ziele

- Das zurzeit kostenfreie Parken von Privatfahrzeugen, die zu dienstlichen Zwecken eingesetzt werden können, wurde als Kernproblem gesehen.
- Ein moderner Fuhrpark sollte über „coole Fahrzeuge“ verfügen, die Freude und Spaß machen.
- Ein dienstliches JobTicket könnte ebenfalls ein attraktives Instrument sein, um zeitgemäße Mobilität abzubilden.
- Es könnte ein Beratungsangebot zum Umstieg auf Dienstfahrzeuge und den Umweltverbund entwickelt werden.
- Mehr Duschkmöglichkeiten wären ebenfalls ein Anreiz, um auf Fahrräder und Pedelecs umzusteigen.

Diskussionen zu Fragekomplex 2: CarSharing mit Dienstfahrzeugen für private Zwecke

- Die Schaffung von neuen Angeboten und Anreizen könnten unterstützend wirken, um zukünftig auf den Einsatz von Privatfahrzeugen für dienstliche Zwecke zu verzichten.

- Auch die privaten Wegeketten zum und vom Arbeitsort könnten in dem Mobilitätskonzept mitberücksichtigt werden. Beispielsweise könnte ein öffentliches Fahrrad- / Pedelec-Verleihsystem (ähnlich dem Aachener Modell) auch für Arbeits- und Dienstwege genutzt werden.
- Die Möglichkeit zur privaten Nutzung von Diensträdern und Dienstfahrzeugen wäre ein großer Anreiz, um zukünftig auf Privatfahrzeuge zu verzichten. Dadurch könnten weniger Privat-Pkw benötigt werden.
- Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter könnten direkt befragt werden, unter welchen Umständen ein Verzicht von Privatfahrzeugen für dienstliche Zwecke sinnvoll ist.
- Es könnte ein konkretes Ziel formuliert werden, dass in wenigen Jahren die Nutzung von Privat-Pkws nicht mehr erlaubt. Abweichungen von diesem Ziel sollten dann nur noch in wenigen Ausnahmefällen möglich sein.
- Ein erster Schritt könnte die Streichung zur verpflichtenden Nutzung von Privat-Pkws aus den Arbeitsverträgen sein.

Tisch 5



Diskussionen zu Fragekomplex 1: Strategie, Maßnahmen und Ziele

- ÖPNV- Einzelfahrtscheine können auch jetzt schon genutzt werden. Sie liegen oftmals in den Geschäftszimmern der Organisationseinheiten zur Nutzung bereit.
- Ein dienstlich genutztes ÖPNV-Ticket könnte zum Mobilitätskulturwandel beitragen. Das ÖPNV-Netz und -Angebot ist bereits vorhanden.

- Ein verstärkter Einsatz von Fahrrädern und Pedelecs im dienstlichen Kontext erscheint denkbar, setzt jedoch adäquate Wegeverbindungen und Abstellmöglichkeiten voraus.
- Für komplexere Wegeketten ist der Einsatz von Elektro-Fahrzeugen vorstellbar.

Diskussionen zu Fragekomplex 2: CarSharing mit Dienstfahrzeugen für private Zwecke

- Das zu erarbeitende Mobilitätskonzept beinhaltet einen Paradigmenwechsel mit einer Abkehr von der Nutzung privater Ressourcen, hin zu einem hochausgelasteten, städtischen Mobilitätsmix mit einem Schwerpunkt auf dem Umweltverbund. Die mögliche Realisierung des Konzeptes würde eine deutliche Veränderung der Mobilitätskultur in der Stadtverwaltung und der angeschlossenen Gesellschaften bedeuten.
- So eine Veränderung der Mobilitätskultur würde ein hohes Maß an Informationen und Kommunikation (intern und extern) induzieren.

Workshop-Protokollierung Session 2

Fahrzeugpooling und Fuhrparkmanagement

Fragekomplex 1:

Wie kann ein zentral bewirtschafteter Fuhrpark strategisch ausgestaltet werden?

Fragekomplex 2:

Welche Regelungen und Anreize können zu einem klimaverträglichen, effizienten und leicht zugänglichen Mobilitätsmix beitragen?

Zusammenfassung Diskussionen Session 2

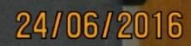
Ein zentral geführter Fuhrpark könnte das Kernelement des neuen Mobilitätssystems werden. Die Fahrzeugstandorte und der Fahrzeugmix sollten sich an den Liegenschaften der Organisationseinheiten ausrichten und deren spezielle Erfordernisse berücksichtigen. Die Ausstattung des Fuhrparks sollte mit attraktiven Fahrzeugmodellen erfolgen und aus Fahrrädern, Pedelecs und (E-)Lastenrädern, E-Pkws und Stadtlieferwagen/Transportern bestehen. Auf (Elektro-)Roller sollte bewusst verzichtet werden, weil diese mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h entweder als Verkehrshindernis gelten, oder mit einem bedrohlich engen Seitenabstand überholt werden.

Das Fuhrparkmanagement – FPM sollte mindestens über eine leistungsfähige Disposition, ein digitales Fahrtenbuch und Schnittstellen zur Finanzbuchhaltung und zum Controlling verfügen. Eine Schnittstelle zu einem Werkstattmanagement wäre wünschenswert. Weitere Elemente wie beispielsweise Terminüberwachung, Schaden-, Instandhaltungs- und Reifenmanagement, Führerscheinkontrolle, Tanken und Fahrzeugpflege etc. könnten auch von externen Dienstleistungsunternehmen übernommen werden. Benutzerfreundlichkeit des Systems und ein leichter Zugang zu den Fahrzeugen werden als zwingend notwendig erachtet und würden die Akzeptanz in der Mitarbeiterschaft deutlich erhöhen. Als zumutbare Entfernung zum Erreichen eines E-Autos werden maximal 500 m und 100 m, für ein Dienstfahrrad /-pedelec angenommen. Der Buchungsvorgang sollte schnell (d.h. nach Möglichkeit in Echtzeit) und einfach möglich sein. Alle Informationen und Buchungen sollten über aktuelle, digitale Zugänge wie PCs, Smartphones, etc. abrufbar und nutzbar sein.

Die Einführung eines zentral bewirtschafteten Fuhrparks bedarf eines umfassenden Kommunikationskonzepts, gezielter Schulungen sowie begleitender Beteiligungsformate. Aufgrund des komplett neuen Systems in der dienstlichen Mobilität, wäre ein sukzessives Vorgehen bei der Umsetzung angebracht. Der „Rathauskomplex“ oder andere, innerstädtische Standorte könnten gegebenenfalls für einen Pilotversuch ausgewählt werden. Weiterhin müssten Dienstanweisungen angepasst werden und Leitlinien wären zu entwickeln, die das Selbstverständnis der „neuen Mobilitätskultur“ transparent darstellen und zum Mitmachen anregen.

Anreize können den Wechsel von einem auf das andere System unterstützen. Vielfach wurde die Möglichkeit der privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen (Autos, -Fahrräder und Pedelecs) außerhalb der Dienstzeiten als starker Anreiz bewertet. Auch Vertrauensvorschüsse bei der Verkehrsmittelwahl und unbürokratische Regelungen bei Schadensfällen mit Dienstfahrzeugen könnten bei der Akzeptanz des neuen Systems helfen. Eine weitere vielversprechende Möglichkeit liegt in der Methode „Gamification“. Der Arbeitgeber könnte interne Wettbewerbe zur CO₂ Einsparungen und oder zu geradelten Kilometern ausloben, die nicht mit Geld oder persönlichen Vorteilen, sondern mit besonderer Anerkennung verbunden sind. Auch das Erreichen klarer Ziele im Kollektiv kann Mitmacheffekte auslösen (Stichwort: Stadtradeln).

Tisch 1



Fuhrparks

- Im Vordergrund stehen digitale Medien, die zu einer vereinfachten Nutzung des Fahrzeugpools beitragen können:
 - Einführung eines digitalen Fahrtenbuchs
 - Prüfung des Zugangs zu den Fahrzeugen über Zeiterfassungskarten
 - Eine automatisierte Führerscheinkontrolle
- Elemente wie Instandhaltung und Pflege von Fahrzeugen könnten / sollten outsourced werden.
- Auch bei der Zweiradmobilität sollte die technische Sicherheit durch den Arbeitgeber gewährleistet werden (Arbeitsschutz).
- Es bedarf konkreter Regelungen zum Nutzen der Dienstfahrzeuge und der persönlichen Schutzausrüstung (z.B. Tragen von Helmen, Kopfairbags o.ä.)

Diskussionen zu Fragekomplex 2: Regelungen und Anreize

- Der zukünftige Fuhrpark sollte „modern“ ausgestattet sein!
- Im Fahrzeugpool sollten E-Pkw und (E-)Transporter als auch attraktive Fahrräder und Pedelecs vorgehalten werden. Elektroroller werden jedoch ausgeschlossen, da sie mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h als zu gefährlich gelten.
- Es besteht der Wunsch, E-Fahrzeuge und neue Angebote ausprobieren zu dürfen, um sich damit vertraut zu machen.
- Das Fuhrparkmanagement sollte zentral bewirtschaftet, die Standorte der Fahrzeuge aber dezentral lokalisiert werden.
- Besonders wichtig wäre eine einfache Nutzung des Systems und der Fahrzeuge.

Tisch 2



Diskussionen zu Fragekomplex 1: Strategische Ausgestaltung eines zentral bewirtschafteten Fuhrparks

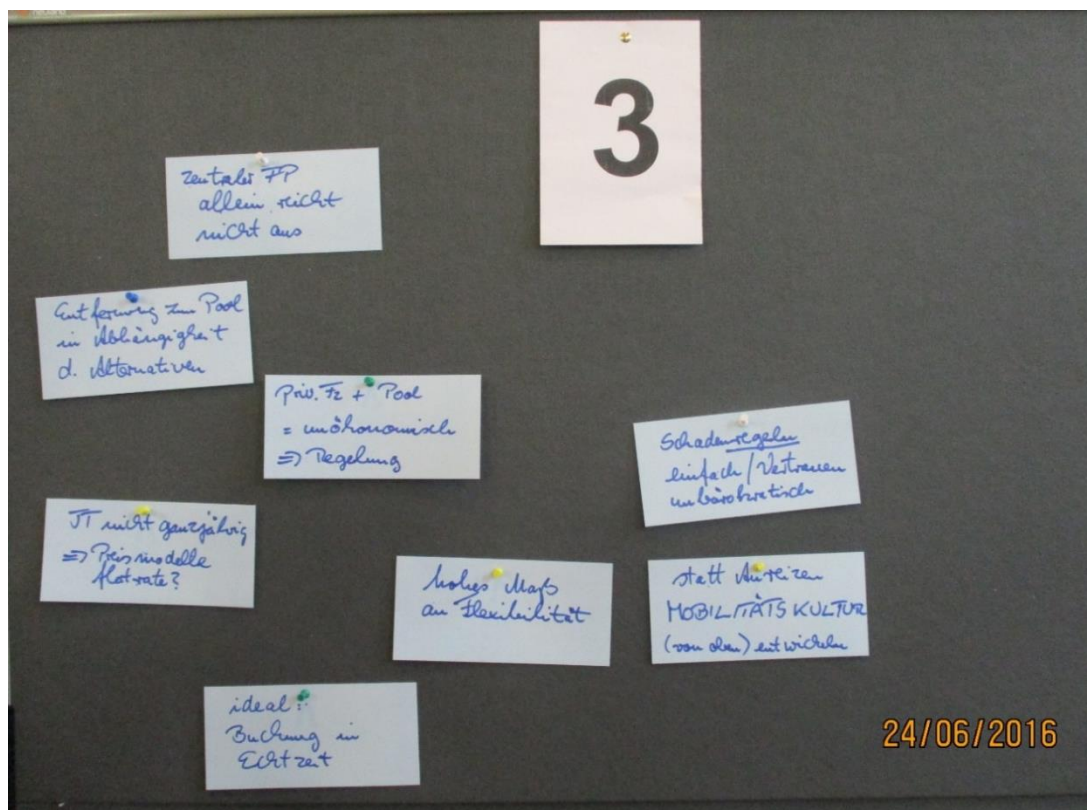
- Das neue Pooling-Konzept sollte entsprechend den spezifischen Anforderungen und Standorten der Organisationseinheiten und Gesellschaften, differenziert angewendet werden.
- Ein fachbereichsübergreifendes Konzept sollte nur sukzessive eingeführt werden. Der „Rathaus-Komplex“ würde sich für eine Pilotphase anbieten.
- Das digitale Fuhrparkmanagement sollte aktuelle Kommunikationsmittel, wie Smartphones und Tablets mit Apps unterstützen und nutzen.

- Zum Fuhrparkmanagement sollte unbedingt eine digitale Disposition für eine zeitlich ausreichende Steuerung von Abweichungen zur ursprünglichen Buchung gehören.
- Auch ein Reparaturkostenmanagement sollte Bestandteil eines zentral bewirtschafteten Fuhrparks sein.

Diskussionen zu Fragekomplex 2: Regelungen und Anreize

- Die Möglichkeit der privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen und -Fahrrädern wird grundsätzlich befürwortet.
- Der Zugang sollte schnell und einfach möglich sein.
- Es sollten Grundsätze und Leitlinien des zukünftigen (digitalen) Fuhrparkmanagements erarbeitet werden.

Tisch 3



Diskussionen zu Fragekomplex 1: Strategische Ausgestaltung eines zentral bewirtschafteten Fuhrparks

- Bei einer zentralen Bewirtschaftung des Fuhrparks wäre darauf zu achten, dass neben Pkws auch Fahrräder und Pedelecs im Pool enthalten sind.
- Trotz zentraler Bewirtschaftung sollte es dezentrale Standorte geben.
- Die zumutbare Entfernung vom Arbeitsort zum Fahrzeugpool sollte in Abhängigkeit von den möglichen Alternativen gestaltet werden. D.h. ein Pkw-Pool könnte gegebenenfalls etwas weiter entfernt liegen, wenn in näherer Distanz ein Fahrradpool für kurze Wege zur Verfügung stehen

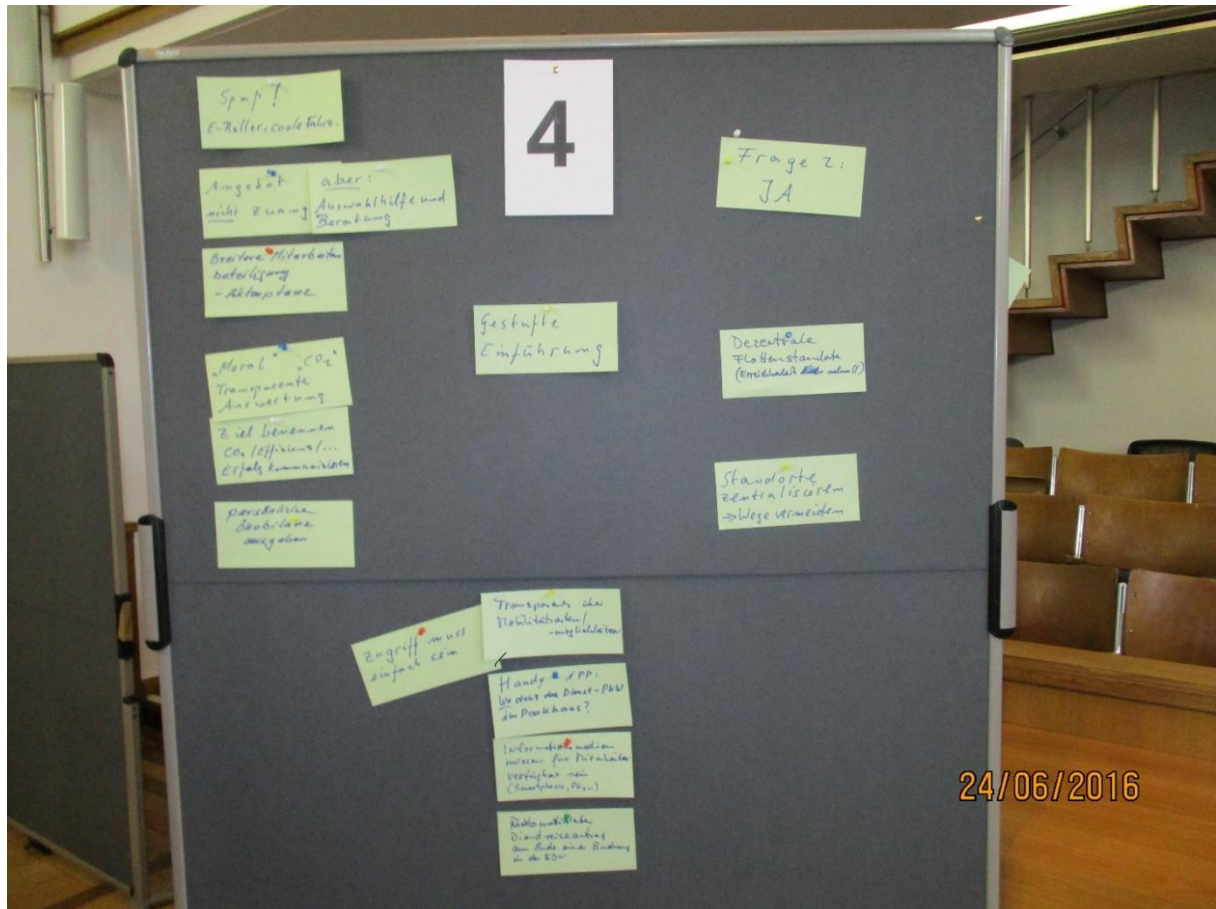
würde. An einem zentralen Standort mit überwiegend kurzen Wegen, sollte der Bestand an Zweirädern höher gehalten werden.

- In der Regel werden JobTickets nicht das ganze Jahr über gleichmäßig genutzt, daher sollten flexible Preismodelle oder gegebenenfalls eine Flatrate geprüft werden.

Diskussionen zu Fragekomplex 2: Regelungen und Anreize

- Es sollte ein einheitliches Verständnis einer neuen Mobilitätskultur entwickelt werden.
- Der nachhaltige Umgang mit Dienstfahrzeugen sollte so (vor-)gelebt werden, als wären es die Eigenen. Es sollte mehr Um- und Nachsicht bei der Benutzung dienstlicher Ressourcen von allen Nutzerinnen und Nutzern eingefordert werden (Nachhaltigkeit).
- Das neue Pooling-Konzept erfordert ein hohes Maß an Flexibilität. Als „ideal“ würde eine Buchung in Echtzeit betrachtet.
- Zukünftige Regelungen bei Schadensfällen mit Dienstfahrzeugen sollten großzügig und unbürokratisch ausgestaltet sein, um ein Vertrauen in das neue System aufzubauen. Sollte dies nicht funktionieren, könnten spätere Konkretisierungen ergänzt werden.
- Die Nutzung von privaten Fahrzeugen für Arbeitswege (zwischen Wohn- und Arbeitsort) sowie die gleichzeitige und zusätzliche Nutzung von dienstlichen Poolfahrzeugen wurde als unökonomisch bewertet. Es bedarf neuer Regelungen und Anreize, um diesen Umstand möglichst zu vermeiden

Tisch 4



Diskussionen zu Fragekomplex 1: Strategische Ausgestaltung eines zentral bewirtschafteten Fuhrparks

- Ein zukünftiger, zentralgesteuerter Fuhrpark sollte moderne, coole Fahrzeuge vorhalten, damit emissionsfreie Mobilität „Spaß“ macht.
- Der Umstieg ins neue System sollte mehr als „Angebot“ formuliert werden, damit die Lösung nicht als Zwang empfunden wird.
- Für eine bessere Akzeptanz sollte es weitere, begleitende Beteiligungsformate geben, die auch eine Auswahlhilfe und individuelle Beratungen beinhalten.
- Durch eine gestufte Einführung könnte der Aufbau des Fahrzeugpools schrittweise erfolgen. Damit würde man Fehler frühzeitig erkennen und könnte diese schnell korrigieren.
- Mit dezentralen Flottenstandorten könnte man eine schnelle Erreichbarkeit sicherstellen. Für eine Zentralisierung von Standorten spricht, dass damit Wege vermieden werden können.
- Nachhaltiges Denken und Handeln in der dienstlichen Mobilität sollte gefördert werden.
- Klare und erreichbare Ziele sollten benannt werden und eine darauf bezogene, offene Kommunikation stattfinden. Die Erreichung der Ziele könnte beispielsweise auch durch eine „persönliche Ökobilanz“ angeregt und unterstützt werden. Transparente Auswertungen sollten den Zielerreichungsgrad anschaulich darstellen.

Diskussionen zu Fragekomplex 2: Regelungen und Anreize

- Der Zugriff auf dienstliche Mobilität sollte immer schnell und einfach möglich sein.
- Informationen und Buchungen sollten über PCs, Smartphones und eine App abrufbar und nutzbar sein.
- Es sollten jederzeit alle verfügbaren Mobilitätsarten und -möglichkeiten transparent dargestellt werden.
- Eine App sollte gegebenenfalls den genauen Standort eines Fahrzeugs angeben können, auch in einem Parkhaus.
- Es sollte die Möglichkeit geben, am Ende einer Buchung einen automatisierten Dienstreiseantrag dazu zu generieren.

Tisch 5



Diskussionen zu Fragekomplex 1: Strategische Ausgestaltung eines zentral bewirtschafteten Fuhrparks

- „Fahrzeuge sollten Spaß machen“!
- Um vom Arbeitsort zu einem E-Pkw zu gelangen, wurde ein maximaler Weg von 500 m als zumutbare Entfernung vorgeschlagen. Die maximale Entfernung, um an ein Fahrrad zu kommen sollte 100 m nicht überschreiten.
- Der Fahrzeugpool sollte so ausgestaltet werden, dass er eine Ganzjahresnutzung ermöglicht.

Diskussionen zu Fragekomplex 2: Regelungen und Anreize

- Eine Buchung von Fahrzeugen sollte mit allen gängigen, digitalen Möglichkeiten (PC, Smartphone, Tablet und App) leicht und einfach möglich sein.
- Der Zugang zu den Fahrzeugen (d. h. das Öffnen der Fahrertür) könnte über Chipkarten und/oder die weit verbreiteten Zeiterfassungskarten erfolgen.
- Buchungen in Echtzeit wären anzustreben, wobei die Dauer einer Buchung in maximal einer Minute erledigt sein sollte.
- Die Umstellung des Systems, sollte in der ersten Phase nur auf freiwilliger Basis erfolgen und erst zu einem späteren Zeitpunkt verbindlich werden.
- Als Anzeilelement könnte auch die Methode „Gamification“ zum Erfolg beitragen. Beispielsweise könnten interne Wettbewerbe zur maximalen CO₂ Einsparungen und/oder eine definierte Größe zu radelnder Kilometer ausgelobt werden.
- Im Impulsvortrag 2 wurde das „Aachener Modell“ zur Nutzung dienstliche Mobilität vorgestellt. Es wurde angeregt, zu recherchieren, wie die Rangreihenfolge im Mobilitätsmix der Aachener Verwaltung überwacht wird.