

**Betreff:****Elektromobilitätskonzept für den Konzern Stadt Braunschweig - Ziele und Umsetzungsempfehlungen****Organisationseinheit:**Dezernat VII  
67 Fachbereich Stadtgrün und Sport**Datum:**

27.08.2019

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Planungs- und Umweltausschuss (Vorberatung)	04.09.2019	Ö
Finanz- und Personalausschuss (Vorberatung)	05.09.2019	Ö
Grünflächenausschuss (Vorberatung)	06.09.2019	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.09.2019	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.09.2019	Ö

**Beschluss:****1.) Zukünftiger Orientierungsrahmen für die Organisation der dienstlichen Mobilität innerhalb der Stadtverwaltung Braunschweig**

- A. Der als Anlage beigefügte Bericht „Elektromobilitätskonzept für den Konzern Stadt Braunschweig“ wird als zentrale Arbeitsgrundlage zustimmend zur Kenntnis genommen
- B. Die im Elektromobilitätskonzept (Bericht Seite 68 – 80) definierten 20 Kernmaßnahmen sowie 4 Maßnahmen zur Mitarbeitermobilität bilden den zukünftigen konzeptionellen Orientierungs- und Entscheidungsrahmen für Rat und Verwaltung im Hinblick auf die Organisation dienstlicher Mobilität und dienen als Richtschnur für das zukünftige Verwaltungshandeln
- C. In die Umsetzungsphase des Konzeptes wird ein ständiger mitarbeiterorientierter Evaluierungsprozess für ausgewählte Einzelmaßnahmen integriert.
- D. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts obliegt dem Fachbereich Stadtgrün und Sport. Hierfür ist zeitnah die dauerhafte Bereitstellung personeller Ressourcen notwendig. Deshalb wird dem Fachbereich aus der Stellenplanreserve 2019 kurzfristig eine E-12-Stelle „dienstliches Mobilitätsmanagement“ zur Verfügung gestellt, um zeitnah mit der Umsetzung beginnen zu können. Eine Kompensation erfolgt innerhalb des Stellenplans von FB 67, indem andere Aufgaben in entsprechendem Umfang zurückgestellt werden.
- E. Das Elektromobilitätskonzept soll in der mittelfristigen Perspektive nicht zu einer Haushaltssausweitung führen. Den anfänglich höheren Kosten im Investitions- und Aufwandsbereich stehen im Verlauf der Projektumsetzung diverse Einspareffekte in jährlich sechsstelliger Höhe gegenüber wie im Bericht auf den Seiten 65 bis 67 dargestellt.

## **2.) Zukünftiges Verfahren**

- A. Die Verwaltung berichtet ab Beschlussfassung über das E-Mobilitätskonzept den zuständigen politischen Gremien kontinuierlich über den Stand der Umsetzung der 24 Maßnahmen und schlägt erforderlichenfalls Änderungen und Ergänzungen vor.
- B. Für einen Zeitraum von zunächst 3 Jahren erstellt die Verwaltung ein Arbeitsprogramm, welche Maßnahmen in diesem Zeitraum prioritär umgesetzt werden sollen. Zur weiteren Umsetzung des Ratsauftrags legt die Verwaltung vor Ablauf des Jahres 2022 einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen ab dem Jahr 2023 vor.

## **3.) Arbeitsprogramm 2020 – 2022**

- Organisatorische Bündelung/Zentralisierung der Verwaltung des gesamten städtischen Fuhrparks (PKW, leichte und schwere Nutzfahrzeuge, Arbeitsmaschinen usw. mit Ausnahme des Fahrzeug- und Arbeitsmaschinenbestandes des FB 37) einschließlich der Anerkennung der dienstlich genutzten Privat-PKW
- Beschaffung einer Fuhrparkmanagementssoftware in Verbindung mit der Einführung einer verwaltungsweiten zentralen Reparaturkostensteuerung und eines Schadensmanagements
- Pooling und Sharing von Dienstfahrzeugen (E-PKW/Pedelecs) an den Pilotstandorten „Rathauskomplex“ und Auguststraße/Aegidiemarkt (FB 65/FB 67) und ggfs. an weiteren Standorten einschließlich der erforderlichen Spitzenlastabdeckung
- Aufbau der Ladeinfrastruktur an den Pilotstandorten unter Einbezug staatlicher Förderprogramme
- Einführung der digitalen Fahrzeugbuchung/Beschaffung einer Dispositionsssoftware für Dienstfahrten
- Organisatorische Regelungen zum leichten Zugriff auf die unterschiedlichen Formen dienstlicher Mobilität mit dem Ziel einer vorrangigen Nutzung umweltverträglicher Mobilitätsangebote
- Ersatz von PKW und ggfs. leichten Nutzfahrzeugen durch elektrifizierte Fahrzeuge und Beschaffung von Pedelecs in ausreichender Anzahl unter Einbezug staatlicher Förderprogramme im Rahmen der ab 2020 in der mittelfristigen Finanzplanung für den Teilhaushalt des FB 67 hierfür zur Verfügung stehenden Haushaltssmittel
- Entwicklung eines Konzeptes zum Aufbau weiterer Fahrradabstellanlagen an Verwaltungsstandorten zur Etablierung der Zweiradmobilität auch für den Weg zur Arbeitsstätte
- Erfahrungsaustausch der Kernverwaltung mit den städtischen Gesellschaften zur Klärung, inwieweit das Elektromobilitätskonzept nach der Pilotphase innerhalb des Konzerns ausgeweitet werden kann.
- Erarbeitung und ggfs. Umsetzung eines Konzeptes für die Durchführung verwaltungsweiter Web-Konferenzen mit dem Ziel der Vermeidung von Dienstfahrten

## **Sachverhalt:**

### **1. Ausgangslage**

Bereits seit dem Jahr 2007 liegt für die Stadt Braunschweig ein Luftreinhalte- und Aktionsplan vor. Durch die umgesetzten Maßnahmen sind in den vergangenen Jahren die Jahresmittelwerte für Feinstaub (PM10) und Stickoxide (NOx) in Braunschweig gesunken. Seit 2007 hat es keine Überschreitung der zulässigen Überschreitungstage für den Schadstoff Feinstaub (PM10) gegeben. Durch die eingeführten Maßnahmen wird seit 2016 auch der Jahrestagnzwert für Stickstoffdioxid (NO2) in Braunschweig eingehalten.

Trotz der Einhaltung der Jahresmittelwerte ist dies noch keine Entwarnung. Denn Braunschweig ist eine wachsende Stadt, was zunächst positiv zu bewerten ist, allerdings auch Herausforderungen in Bezug auf ein damit einhergehendes steigendes Verkehrsaufkommen mit sich bringt.

Bereits im Jahr 2010 hat die Stadt Braunschweig ein integriertes Klimaschutzkonzept erstellt, um den Ausstoß von Treibhausgasen bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990 um 40% zu senken. Mit dem Masterplan 100 % Klimaschutz wurde eine weitere konzeptionelle Grundlage geschaffen. Bis 2050 sollen die Treibhausgas-Emissionen nun um 95 % gegenüber 1990 sinken und der Endenergieverbrauch im gleichen Zeitraum halbiert sein.

Der verstärkte Einsatz von Elektromobilität kann eine Maßnahme zur Einhaltung von wichtigen Klimaschutzzielen sein. Von den meisten Protagonistinnen und Protagonisten wird diese allerdings nicht nur als eine alternative automobile Antriebstechnik gegenüber Verbrennungsmotoren verstanden, sondern als eine Möglichkeit ein grundsätzlich neues gesellschaftliches Mobilitätskonzept zu denken, welches umweltpolitische, ökonomische und kulturelle Aspekte verknüpft.

Es geht um eine zukunftsfähige Nutzung von Mobilität und Energie, die sich auf unterschiedlichste gesellschaftliche Bereiche auswirken kann: Industrie- und Wirtschaftszweige können in neuen Wertschöpfungsketten kooperieren, die Lebensqualität in den Städten kann steigen und die Mobilität der Menschen kann vielfältiger werden. Diesem Ansatz wird die Stadtverwaltung mit dem vorliegenden Konzept und Arbeitsprogramm gerecht und übernimmt auf diese Weise eine Vorbildfunktion für die Stadtgesellschaft.

Schon von 2012 bis 2015 erhielt die Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg eine besondere Förderung im Rahmen der Forschungs- und Entwicklungsinitiative „Schaufenster Elektromobilität“.

In diesem Zusammenhang konnten bereits Elektrofahrzeuge von der Stadt Braunschweig erprobt werden. Seit November 2017 wurden dann ausgehend von diesen ersten Erfahrungswerten sechs Elektrofahrzeuge erworben, die seitdem für dienstliche Fahrten zu Verfügung stehen.

Das Projekt „Erstellung eines Elektromobilitätskonzepts für den Konzern Stadt Braunschweig“ hatte anknüpfend daran die Zielstellung, ein ganzheitliches Konzept für die dienstliche Mobilität der Stadt Braunschweig mit dem Schwerpunkt auf Elektromobilität zu entwickeln. Damit will die Stadt Braunschweig als Arbeitgeberin die weiteren Grundlagen für eine klimafreundlichere und weitestgehend emissionsfreie dienstliche Mobilität schaffen.

### **2. Rahmenbedingungen**

Im Jahr 2017 wurde in der Dezernentenkonferenz unter der Leitung des Oberbürgermeisters entschieden, die dienstliche Mobilität der Stadt Braunschweig innovativer, umweltfreundlicher und effizienter aufzustellen.

Daraufhin wurde ein Förderantrag im Rahmen des „Energie- und Klimafonds“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur gestellt. Eine 80% Förderung der Erarbeitung eines Elektromobilitätskonzepts wurde mit dem Förderbescheid von Juni 2017 bewilligt.

Auf der Basis des Förderbescheids konnte die öffentliche Ausschreibung für das Projekt stattfinden und der Braunschweiger Unternehmensberater Frank Tristram, EcoLibro Lizenzpartner, für die Projektdurchführung und Konzepterstellung gewonnen werden.

### **3. Projektverlauf**

Mit Projektbeginn im März 2018 hat eine fachbereichsübergreifende Projektgruppe ihre Arbeit aufgenommen und in monatlich stattfinden Sitzungen die Projektziele bearbeitet.

Projektbegleitend wurde sowohl in der Dezernentenkonferenz als auch im zuständigen Grünflächenausschuss zum jeweiligen Projektstand berichtet.

#### **3.1 Bestands- und Bedarfsanalyse**

In den mehrmonatigen Analysen von März bis September 2018 des Projektes wurde die Ist-Situation aufgenommen. Es galt, einen Überblick über bestehende Strukturen und Prozesse sowie über das tatsächliche Mobilitätsverhalten zu gewinnen, um daraus ableitend Potentiale für die zukünftige Mobilität entwickeln zu können. Bei den angewandten Methoden handelte es sich um eine Organisations- und Standortanalyse, Daten- und Prozessanalyse, FLEETRIS-Fahrtdatenanalyse sowie eine Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalyse.

Die Datenerfassung und Auswertung wurde nicht nur für die Kernverwaltung der Stadt Braunschweig durchgeführt, sondern auch für vier weitere Konzerngesellschaften mit Mehrheitsbeteiligung. Dies waren die Volkshochschule Braunschweig GmbH, die VHS Arbeit und Beruf GmbH, die Nibelungen-Wohnbau-GmbH Braunschweig und die Städtische Klinikum Braunschweig gGmbH. Das vorgelegte Mobilitätskonzept ist somit grundsätzlich auch auf die städtischen Gesellschaften übertragbar.

Mit dem Wachstum des Stadtkonzerns verändern sich seine Strukturen: organisatorisch, räumlich und personell. In Bezug auf die Kernverwaltung der Stadt Braunschweig ist dieser Wandel der letzten Jahre insbesondere an der Zunahme von dezentralen Standorten abzulesen. Gleichermaßen ist davon die dienstliche Mobilität betroffen. Sie hat sich den Gegebenheiten angepasst. Die aktuelle dienstliche Mobilität ist unter anderem durch die Dezentralisierung und Zergliederung der Standorte bestimmt. Etliche Wegstrecken müssen zurückgelegt werden für Termine mit Kolleginnen und Kollegen zum Teil auch der eigenen Fachbereiche.

Wie in vielen anderen Städten wird auch in Braunschweig ein Teil des dienstlichen Mobilitätsbedarfs mit privaten PKW gegen Kostenerstattung erledigt. Dieser Zustand ist historisch gewachsen und hat zu ungleichen Bedingungen für die verschiedenen Organisationseinheiten geführt. Es fehlt zudem ein übergeordnetes und ganzheitliches Controlling der dienstlichen Mobilität.

Mit Beginn des Projektes wurde erstmalig eine Abfrage der registrierten Fahrzeuge, die für dienstliche Zwecke genutzt werden, getätigt. Damit wurde eine wichtige Datengrundlage geschaffen, die zuvor nicht zur Verfügung stand.

In einem darauffolgenden mehrmonatigen Prozess wurden die Dienstfahrten mittels der FLEETRIS-Fahrtdatenanalyse untersucht. Das Ergebnis dieser Form der Fahrdatenauswertung ist eine graphische Darstellung der Fahrtabschnitte einzelner Fahrzeuge sowie die Darstellung des Fahrzeugbedarfs bei optimierter Disposition aller betrachteten Fahrzeuge. Die Analyse fand unterteilt nach den verschiedenen Fahrzeugklassen und Standorten statt.

Ende September 2018 wurden die vorläufigen Ergebnisse der FLEETRIS-Analyse mit der Projektgruppe besprochen und auf Plausibilität untersucht. Im ersten Schritt wurden die Daten nach Zugehörigkeit der Fachbereiche ausgewertet. Im zweiten Schritt wurde ein Fahrzeugpooling auf Standortebene simuliert. Die Fahrzeuge wurden also nicht mehr wie bisher einem Fachbereich, sondern einem fachbereichsübergreifenden neugebildeten Standort zugeordnet.

In Bezug auf die konkreten Zahlen von Fahrzeugen ergab sich folgendes Bild: Zusätzlich zu den im Konzern bereitgestellten 168 Dienstfahrzeugen (PKW und Transporter) sind allein in der Kernverwaltung 784 Privat-Pkw für dienstliche Einsätze beim Kommunalen Schadenausgleich (KSA) angemeldet.

Die weiterführenden Analysen ergaben, dass eine Vielzahl der Privat-Pkw im Untersuchungszeitraum allerdings nicht oder nur sehr selten für dienstliche Zwecke im Einsatz war. Sie verursachen dennoch einen Aufwand beim KSA in Höhe von 69 Euro im Jahr je Fahrzeug.

In die Untersuchung wurden nur Fahrzeuge aufgenommen, die dienstlich im Jahr mehr als 120 km und/oder 10 km pro Monat durchschnittlich eingesetzt wurden. Teil der Untersuchung waren aufgrund dieser Auswahlkriterien die 168 Dienstfahrzeuge im Konzern sowie 504 dienstlich zugelassene Privatfahrzeuge (413 private Pkw davon in der Kernverwaltung).

### FLEETRIS-Analyse Konzern - Stadt Braunschweig

Fahrzeuge	Dienstfahrzeuge PKW + Transporter	Privat Pkw
Anzahl der Fahrzeuge	168	504
Fahrten im Zeitraum	8827	8593
Ø Fahrten pro Arbeitstag und Fahrzeug	0,80	0,30
<b>Berechnete Werte</b>		
Laufleistung jährlich	1.159.654 km	550.291 km
Ø Laufleistung pro Fahrzeug (jährlich)	6.903 km	1.092 km
Ø Laufleistung pro Fahrt	32 km	15 km
Ø Fahrten pro Arbeitstag	0,88 Tag	0,28 Tag

### FLEETRIS-Analyse PKW der Kernverwaltung

Fahrzeuge	Dienst Pkw	Privat Pkw
Anzahl der Fahrzeuge	70	413
Fahrten im Zeitraum	3.783	7.577
Besetzt mit 1 Person*	2.884	6.722
Besetzt mit 2 Personen*	707	746
Laufleistung	100.241 km	118.742 km
<b>Berechnete Werte</b>		
Laufleistung jährlich	399.293 km	472.989 km
Ø Laufleistung pro Fahrzeug (jährlich)	5704 km	1145 km
Ø Laufleistung pro Fahrt	26,5 km	15,7 km
Ø Fahrten pro Arbeitstag	0,90 Tag	0,31 Tag

\*301 Fahrten fanden mit mehr als 2 Personen statt

Durch die Analyse des Ist-Zustandes stellte sich heraus, dass der Fuhrpark insbesondere der Kernverwaltung durch einen überdurchschnittlichen Anteil an Privatfahrzeugen geprägt ist, die für dienstliche Zwecke eingesetzt werden, aber nur gering ausgelastet sind. Darüber hinaus sind viele Fahrzeuge direkt Fachbereichen oder Personen zugeordnet und stehen nicht übergreifend zur Verfügung. Schließlich ist zu konstatieren, dass keine systematischen Anreize zur Nutzung des sogenannten Umweltverbundes (Zu-Fuß-Gehen, Fahrradfahren, ÖPNV) bestehen.

Es ging folglich in der nächsten Projektphase darum, die strukturellen und organisatorischen Rahmenbedingungen zu ermitteln, um mittelfristig eine Stärkung des Umweltverbundes herbeizuführen, die Voraussetzungen für ein fachbereichsübergreifendes Pooling zu ermöglichen und so einen Mobilitätsmix zu erreichen, der für die Aufgabenbewältigung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausreichend dimensioniert ist und gleichzeitig ökonomische und ökologische Einsparpotenziale freisetzt.

### **3.2 Strategie-Workshop Oktober 2018**

Eine wichtige Grundlage für die Konzepterstellung waren – zusätzlich zu den erhobenen Daten – die Ergebnisse eines dezernts- und fachbereichsübergreifenden Strategie-Workshops, der am 23. Oktober 2018 stattfand. An dem Workshop nahmen Dezerentinnen und Dezernten, Fachbereichsleiterinnen und Fachbereichsleiter, Referatsleiterinnen und Referatsleiter sowie Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer der Konzerngesellschaften mit städtischer Mehrheitsbeteiligung teil. Zudem waren Vertreterinnen und Vertreter des Örtlichen Personalrates Bau, des Gesamt- und Konzernpersonalrates als auch die Gleichstellungsbeauftragte zugegen.

Der Workshop war in zwei Themen-Blöcke geteilt: 1) Elektromobilität im Konzern Stadt Braunschweig – Zwischenergebnisse und Ausblick, 2) Fahrzeugpooling und Fuhrparkmanagement.

Es wurden acht Themenbereiche ermittelt, deren Inhalte sich in den Ergebnissen des Abschlussberichtes wiederfinden und von der Projektgruppe in den Folgemonaten weiter ausgearbeitet wurden:

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

Unter den Teilnehmern des Strategie-Workshop bestand der gemeinsame Konsens, dass Mobilität eine Ressource ist, die möglichst sparsam und effizient eingesetzt werden sollte. Derzeit werden zahlreiche Mobilitätsaufgaben dezentral und individualisiert auf Fachbereichsebene erledigt. Es wurde entschieden, dass dies im zukünftigen System jedoch zentral, systematisch und nachvollziehbar organisiert werden soll. Ein wesentliches Element des neuen Mobilitätskonzepts soll ein zentral verwalteter Fuhrpark und Fuhrparkmanagement sein.

Vorgeschlagen wurde, dass neben Elektrofahrzeugen insbesondere das Zufußgehen, die Zweiradnutzung und der ÖPNV eine wichtige Rolle erhalten. Um diese grundsätzlichen Anforderungen sicherzustellen, wurden verschiedene Maßnahmen und Rahmenbedingungen diskutiert: der Einsatz dienstlicher JobTickets; in wenigen Minuten fußläufig erreichbare dezentrale Fahrzeugstandorte; Buchung und Reservierung von Fahrzeugen per App vom Smartphone, Tablet oder PC in Echtzeit.

Dementsprechend wurde anvisiert, dass zukünftig ein digitales Buchungssystem eingerichtet werden soll, welches verschiedenste Mobilitätsarten administrieren können und Schnittstellen zu weiteren Mobilitätsdienstleistungen bereitstellen soll. Das Buchungssystem sollte darüber hinaus mit einem Fuhrparkmanagementsystem zur effektiven Steuerung des Werkstatt- und Schadensmanagements verbunden sein.

Ein weiteres zentrales Ergebnis des Strategie-Workshops war die Empfehlung, dass die Umsetzung zunächst an einem Pilotstandort stattfinden soll. Denn mit dem Pilotversuch können Erkenntnisse und Erfahrungswerte im Umgang mit der neuen Sharing-Software, dem Fuhrparkmanagement sowie dem Handling und der Akzeptanz der elektrifizierten Fahrzeuge gewonnen werden, bevor dann das neue Mobilitätsprogramm auf alle Verwaltungsstandorte ausgeweitet wird.

### **3.3 Workshops Januar bis März 2019**

Von Januar bis März 2019 fanden fünf Workshops statt, um die Ergebnisse der Analysen und des Strategie-Workshops zu prüfen, zu vertiefen und konzeptionell auszuarbeiten. Zu diesen Workshops wurden Kolleginnen und Kollegen verschiedener Fachbereiche sowie externe Anbieter von Mobilitätslösungen eingeladen, um zusätzliche Expertise beizusteuern.

#### **3.3.1 Workshop zur FLEETRIS-Mobilitätsanalyse (Januar 2019)**

Es erfolgte die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der Datenanalyse in Bezug auf die Qualität von Standorten und Pools. Es wurde eine genaue Vorstellung von Größe, Standorten und Ausgestaltung der zukünftigen Fahrzeugpools entwickelt. Ausgehend von den Vorschlägen zu einem Pilotversuch im Strategie-Workshop wurde in diesem Zusammenhang der „Rathauskomplex“ gebildet. Dabei handelt es sich um eine gemeinsame Betrachtung mehrerer Verwaltungsstandorte, die sich im Einzugsgebiet von ca. 250 Metern um das Rathaus befinden. Außerdem wurde das Verlagerungspotential auf die Mobilitätsarten Zu-Fuß-Gehen, Fahrradfahren, ÖPNV sowie die Parameter zur Ausgestaltung der Pools diskutiert.

#### **3.3.2 Workshops Corporate Fahrzeug-Sharing und Fuhrparkmanagement (Februar 2019)**

Den Teilnehmenden wurden an zwei Workshop-Tagen verschiedene Sharing-Systeme und deren Funktionsweisen vorgestellt. Im Vorfeld der Workshops wurden die Teilnehmenden gebeten, typische Anwendungsfälle („Use Cases“) aus ihren Organisationseinheiten zu skizzieren. Dieses Vorgehen gab einen guten Hinweis auf die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Lösung, die im Workshop ermittelt und diskutiert wurde.

#### **3.3.3 Workshop Ausgestaltung des elektrifizierten Fuhrparks (März 2019)**

Auf der Grundlage der Analysen und den abgestimmten Zielen aus dem Strategie-Workshop von Oktober 2018 wurden der Bedarf, der Aufbau sowie die zukünftige Zusammensetzung des Fuhrparks sowie ergänzende Mobilitätsangebote für ausgewählte Standorte dargestellt. Im weiteren Verlauf wurden mögliche Standorte, die Anforderungen und Rahmenbedingungen an die Ladeinfrastruktur am Standort „Rathauskomplex“ spezifiziert. Das Ziel des Workshops war es aufzuzeigen, wie eine Überleitung von einem konventionellen Fuhrpark bis hin zu einem vollständig elektrifizierten Fuhrpark gestaltet werden kann.

#### **3.3.4 Workshop Entwicklung eines ämterübergreifenden Mobilitätsmanagements (März 2019)**

Es wurden die Rahmenbedingungen für eine Organisationsveränderung diskutiert. Beste hende Regelungen und organisatorische Zuordnungen (z.B. Dienstanweisungen, zukünftiges Mobilitäts-Controlling etc.) geprüft und ggf. zur Überarbeitung vorgeschlagen.

### **3.4 Kommunikation und Mitarbeiterinformation**

In regelmäßigen Beiträgen in der Mitarbeiterzeitung WIR wurde der aktuelle Projektstand der gesamten Belegschaft vorgestellt. Die Kommunikation mit der Belegschaft wurde zudem über ein eigens eingerichtetes E-Mail Funktionspostfach sichergestellt. Außerdem wurde das Projekt am „Gesundheitstag“ im November 2018 den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kernverwaltung anhand von anschaulichen Beispielen vorgestellt und mittels Probefahrten mit Pedelecs und Lastenrädern erlebbar gemacht.

### **4. Wesentliche Ergebnisse**

Mit dem Mobilitätskonzept wird ein Paradigmenwechsel für die dienstliche Mobilität vorgeschlagen. Dem Change-Management zur Etablierung einer neuen Mobilitätskultur wird deshalb eine hohe Priorität beigemessen. Der Systemwechsel soll zunächst schrittweise an den Pilotstandorten „Rathauskomplex“ und Auguststraße/Aegidienmarkt erprobt und durch intensivierte Kommunikationsmaßnahmen, Beratungsangebote und Beteiligungsprozesse begleitet werden.

Im Folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse für eine neue dienstliche Mobilität dargestellt.

#### **4.1 Organisatorische Bündelung/Zentralisierung der Verwaltung des gesamten städtischen Fuhrparks im Fachbereich 67 Stadtgrün und Sport**

Derzeit werden zahlreiche Mobilitätsaufgaben dezentral und individualisiert auf Fachbereichsebene erledigt. Dies soll zukünftig zentral, systematisch und nachvollziehbar organisiert werden. Es soll ein fachbereichsübergreifendes dienstliches Mobilitätsmanagement entstehen, welches in einer Organisationseinheit verankert wird. Die Aufgabe dieser Organisationseinheit „Dienstliches Mobilitätsmanagement“ wird es sein, die dienstliche Mobilität für die Stadtverwaltung Braunschweig zu organisieren und sicherzustellen.

Es wird vorgeschlagen, die bestehende Fuhrparkverwaltung im Fachbereich 67 Stadtgrün und Sport zu einer Einheit „Dienstliches Mobilitätsmanagement“ auszubauen und mit entsprechenden Kompetenzen auszustatten. Zudem wird vorgeschlagen dem Fachbereich 67 aus der Stellenplanreserve 2019 eine E-12-Stelle „dienstliches Mobilitätsmanagement“ zur Verfügung zu stellen, um zeitnah mit der Umsetzung beginnen zu können.

#### **4.2 Beschaffung einer Fuhrparkmanagementssoftware in Verbindung mit der Einführung einer verwaltungsweiten zentralen Reparaturkostensteuerung und eines Schadensmanagements**

Für das neue Mobilitätskonzept ist die Beschaffung einer modernen Fuhrparkmanagementssoftware notwendig. Mit Hilfe dieser Software sollen Daten des dienstlichen Fuhrparks an zentraler Stelle erfasst und ausgewertet werden. Außerdem lassen sich damit alle Fuhrparkprozesse organisieren, optimieren und controllen. Für ein effizientes Fuhrparkmanagement ist ein umfassender Überblick über alle technischen und wirtschaftlichen Daten das wichtigste Steuerungselement. Zudem soll die Einführung einer Fuhrparkmanagementssoftware in Verbindung mit einer verwaltungsweiten zentralen Reparaturkostensteuerung und eines Schadensmanagements einhergehen.

#### **4.3 Pooling und Sharing von Dienstfahrzeugen**

Der neue Fuhrpark beinhaltet alle zukünftig zur Verfügung stehenden Verkehrsträger für die dienstliche Mobilität der Verwaltung. Dazu zählen das Zufußgehen, die Zweiradmobilität, der elektrifizierte/motorisierte Individualverkehr (MIV) sowie die Nutzung des ÖPNVs. Der Fuhrpark wird in mehreren Poolstandorten organisiert.

Die Fahrzeuge eines Standortes werden räumlich nahegelegenen Organisationseinheiten zugeordnet. Jeder Poolstandort verfügt über unterschiedlich viele Fahrzeuge, die den dienstlichen Mobilitätsbedarf der umliegenden Organisationseinheiten bedarfsgerecht abdecken. Es wird außerdem die Möglichkeit bestehen, im Bedarfsfall auch auf Fahrzeuge eines anderen, weiter entfernten Standortes zugreifen zu können.

Im Rahmen der Fahrdatenanalyse wurde ein hohes Optimierungspotenzial durch ein Fahrzeugpooling und Sharing im Bereich der Dienst-PKW aufgezeigt. Ein solches Potenzial ist zu realisieren, wenn mehrere Organisationseinheiten auf Fahrzeuge gemeinschaftlich zugreifen und diesen nutzen können. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bekommen somit künftig die Möglichkeit auf alle Fahrzeuge des gesamten Fuhrparks für dienstliche Zwecke zuzugreifen.

Mit dem Pilotversuch "Rathauskomplex" und "Auguststraße/Aegidienmarkt" können Erkenntnisse und Erfahrungswerte im Umgang mit der neuen Sharing-Software, dem Fuhrparkmanagement sowie dem Handling und der Akzeptanz der elektrifizierten Fahrzeuge gewonnen werden.

Für den Poolstandort "Rathauskomplex" wird die Beschaffung von 16 kleinen Elektro-PKWs empfohlen, die für den reinen Personentransport mit maximal geringem Gepäck im Stadtgebiet gedacht sind. Zudem werden neun universal nutzbare Dienstpedelecs und ein (E-) Lastenfahrrad empfohlen.

#### 4.4 Aufbau der Ladeinfrastruktur an den Pilotstandorten

Die Netzanschlussleistung ist an allen Liegenschaften/Standorten ausreichend dimensioniert, sodass keine zusätzlichen Investitionen für die Ertüchtigung des Stromnetzes durch die BS Netz GmbH notwendig sind.

Die identifizierten Stellplätze an den Pilotstandorten wurden hinsichtlich technischer Rahmenbedingungen zum Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur geprüft. Die BS Netz GmbH hat die Lage der Stromleitungen sowie die möglichen Leistungsreserven recherchiert und alle von der Projektgruppe angefragten Stellplatzstandorte für umsetzbar eingestuft.

Für den Pilotstandort "Rathauskomplex" wurden mehrere Poolstandorte untersucht; eine Entscheidung wird noch zu treffen sein. Ein möglicher Standort wäre z. B. der Rathausinnenhof. Für diesen Standort würde es sich anbieten, dass jedes Elektroauto eine eigene, feste Lademöglichkeit (einen Ladepunkt) erhält. An diesem Standort könnten Wallboxen mit einer Ladeleistung von bis zu 22 kW Wechselstrom installiert werden und mit einem ergänzenden Lade- und Lastmanagementsystem wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll gesteuert werden. Auch an den anderen untersuchten Standorten ist eine ähnliche Ladeinfrastruktur möglich.

Am Poolstandort "Auguststraße/Ägidienmarkt" gibt es mehrere Möglichkeiten für den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Auch eine Aufteilung auf mehrere Liegenschaften ist hier möglich.

#### 4.5 Einführung der digitalen Fahrzeuggbuchung/Beschaffung einer Dispositionssoftware für Dienstfahrten

Ein wirtschaftliches und logistisch sinnvolles Pooling und Sharing von Fahrzeugen kann nur mit Hilfe einer Dispositionssoftware organisiert und umgesetzt werden. Der Optimierungsalgorithmus der Software kann die Fahrzeuge nach Kriterien (z.B. Auslastung und/oder Laufleistung, Verfügbarkeit) und Regeln (z.B. Zugriffsrechte auf Fahrzeuge) automatisch disponieren.

Die Dispositionssoftware soll eng abgestimmt auf die Fuhrparkmanagementsoftware sein, so dass es zu Synergieeffekten kommen kann.

In zwei Workshops wurden fünf Dispositionslösungen führender Anbieter vorgestellt, um eine Vorstellung zu erlangen, welche Möglichkeiten es aktuell am Markt gibt. Im Anschluss wur-

den die für die Verwaltung notwendigen und gegebenenfalls wünschenswerten Kriterien in einem Leistungskatalog zusammengefasst. Dieses Dokument dient der Vorbereitung einer Ausschreibung für die Beschaffung einer Dispositionsssoftware. Die Beschaffung einer Dispositionsssoftware nach dem erarbeiteten Leistungskatalog ist für das neue Mobilitätssystem zwingend erforderlich.

#### 4.6 Organisatorische Regelungen zum leichten Zugriff auf die unterschiedlichen Formen dienstlicher Mobilität mit dem Ziel einer vorrangigen Nutzung umweltverträglicher Mobilitätsangebote

Das neue Mobilitätsmanagement stellt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung in den Mittelpunkt des Handelns und nicht die Fahrzeuge. Der leichte Zugang zur dienstlichen Mobilität wird daher essentiell sein. Die organisatorischen Regelungen sollen dieser Maxime entsprechend angepasst werden.

Aufgrund der geringen Entfernungen im Stadtgebiet und dem Umstand, dass eine Vielzahl der Dienstgänge alleine, also nur mit einer Person, durchgeführt werden, bieten sich im Rahmen der dienstlichen Mobilität Alternativen zum PKW.

Zu einem ganzheitlichen Ansatz der dienstlichen Mobilität zählt – insbesondere für einen kommunalen Arbeitgeber – der öffentliche Personennahverkehr. Dieses zentrale Instrument gilt es als wichtige Säule der Fortbewegung zu fördern.

Die grundsätzliche Bereitstellung des ÖPNV für Dienstfahrten z.B. über den Dienstausweis (dienstliches JobTicket) könnte viele PKW-Fahrten auf umweltfreundlichere Fahrten mit Bussen und Straßenbahn verlagern. Eine einfache Buchung und Nutzung könnte eng verknüpft werden mit der Dispositionsssoftware. Ggf. erforderlichen Zahlungen an die Verkehrs-GmbH steht dann ein entsprechend verringelter Zuschussbedarf aus dem Kernhaushalt gegenüber.

Zudem bietet eine gezielte und leicht zugängliche Einbindung von Dienstpedelecs großes Potenzial bisherige PKW-Fahrten zu substituieren. Pedelecs und (E-) Lastenräder tragen zum Umweltschutz und zur Gesundheitsförderung der Beschäftigten bei.

#### 4.7 Ersatz von PKW und ggfs. leichten Nutzfahrzeugen durch elektrifizierte Fahrzeuge und Beschaffung von Pedelecs

Elektrofahrzeuge entfalten ihre größten Vorteile (lokale Emissionsfreiheit und geringer Verbrauchskosten pro Kilometer) insbesondere dann, wenn sie viel gefahren werden, also eine hohe Laufleistung erreichen.

Mithilfe des effizienten Pooling und Sharing wird angestrebt, eine Tageslaufleistung von durchschnittlich 55 km pro Poolfahrzeug der Stadtverwaltung zu erreichen. Diese Reichweiten sind problemlos von nahezu jedem aktuellen und zukünftigen Elektroauto zu erreichen. Moderne Elektroautos haben zuverlässige Reichweiten von 250 und mehr Kilometer mit einem vollgeladenen Akku.

Ein Ergebnis aus dem Strategieworkshop und den aus übereinstimmenden Aussagen aller Interviews aus den Fachbereichen aus der Organisations- und Standortanalyse, ist der Wunsch, deutlich mehr Fahrräder und Pedelecs für Dienstgänge/-wege zu nutzen. Dieser Mobilitätsart wird insbesondere für Wege bis zu 10 km Gesamtstreckenlänge ein großes Potenzial zugemessen.

#### 4.8 Entwicklung eines Konzeptes zum Aufbau weiterer Fahrradabstellanlagen an Verwaltungsstandorten zur Etablierung der Zweiradmobilität auch für den Weg zur Arbeitsstätte

Das Potenzial zur Nutzung von Fahrrädern/Pedelecs liegt bei ca. einem Drittel aller Wege. Die derzeit geringe Nutzung dieser Mobilitätsart liegt auch an der mangelhaften Abstellsituation. Hochwertige Fahrräder und Pedelecs erfordern eine sichere und qualitativ hochwertige Abstellsituation (Abstellanlagen nach DIN 79008, wettergeschützt, beleuchtet und ausgestattet mit Lademöglichkeiten für Pedelec-Akkus).

Im Rahmen der Organisations- und Standortanalyse wurden Mängel von Fahrradabstellplätzen (quantitativ und qualitativ) an den untersuchten Liegenschaften deutlich. Für den 'Rathauskomplex' ist der Mangel besonders erkennbar: der Fahrradkeller im Rathaus ist für Diensträder und -pedelecs ungeeignet, da die Räder überwiegend an die Decke gehängt werden müssen. Für (E-)Lastenräder gibt es keine geeigneten Abstellplätze. Auch der Fahrradständer im Innenhof ist mit 65 Stellplätzen ganzjährig immer überfüllt und nicht wettergeschützt. Geschützte Lademöglichkeiten für Akkus von Elektrorädern fehlen vollständig. Zu einer guten Infrastruktur für eine verstärkte Zweiradnutzung gehören auch Umkleide- und Duschnmöglichkeiten sowie Lagerräume für Regenkleidung, Helme und Schutzausrüstung. Diese Möglichkeiten gibt es im Rathaus zurzeit nicht und auch nicht an anderen Standorten oder nur mangelhaft.

Die Bereitstellung einer zweiradgerechten modernen Infrastruktur (mit Umkleide- und Duschnmöglichkeiten sowie Lagerräumen für Regenkleidung, Helme und Schutzausrüstung) wird empfohlen.

#### 4.9 Erfahrungsaustausch der Kernverwaltung mit den städtischen Gesellschaften

Die Umsetzung der neuen Mobilitätsstruktur an den Pilotstandorten „Rathauskomplex“ und „Auguststraße“/„Aegidienmarkt“ wird bereits im Verlauf der Erprobung auf ihre Alltagstauglichkeit und Effektivität fortlaufend geprüft. Die Ergebnisse dieser Arbeitsschritte werden sowohl mit den aktuell beteiligten Bereichen als auch den künftigen Nutzern der „neuen Mobilität“ erörtert. In diesen Prozess sollen neben den städtischen Fachbereichen auch die städtischen Gesellschaften eingebunden werden, sodass mit Abschluss der Pilotphase ein tragfähiges Umsetzungskonzept für den gesamten Konzern Stadt Braunschweig vorliegt.

#### 4.10 Erarbeitung und ggfs. Umsetzung eines Konzeptes für die Durchführung verwaltungsweiter Web-Konferenzen mit dem Ziel der Vermeidung von Dienstfahrten

Mit der Organisations- und Standortanalyse wurde aufgezeigt, dass die Organisationseinheiten über verschiedene Standorte verteilt sind. Ein Teil der dienstlichen Mobilität resultiert hieraus. Die räumliche Dezentralisierung trägt zum innerstädtischen Verkehrsaufkommen bei. Zur Verkehrsvermeidung bieten sich auch technische Lösungen an:

Web- und Telefonkonferenzen können die konventionellen Kommunikationswege mit Dritten ergänzen. Diese Anwendungen sind allerdings aktuell nur am Standort Rathaus in einem Spezialraum durchzuführen. Hier sollten technisch nachgerüstet werden.

### 5. Kosten-Nutzen-Bilanz

Für die Umsetzung des vorgeschlagenen Arbeitsprogramms sind Investitionen für Hard- und Software, Mehrkosten für Elektrofahrzeuge und die Beschaffung von Pedelecs erforderlich. Darüber fallen jährliche Kosten für eine Personalstelle „Dienstliches Mobilitätsmanagement“ sowie Lizenzkosten an. Die Investitionen und Aufwendungen lassen sich durch gegenläufige Einsparungen in jährlich sechsstelliger Höhe kompensieren. Zudem sollen unter Einbezug staatlicher Förderprogramme weitere Mittel eingeworben werden. Festzuhalten bleibt daher ein positives ökologisches sowie ökonomisches Potenzial bei der Neuausrichtung des Fuhrparks der Stadtverwaltung Braunschweig.

### Anfangsinvestitionen:

- Investitionen in Soft- und Hardware: Um die Arbeit des dienstlichen Mobilitätsmanagements in der Zukunft effizient zu gestalten wird es notwendig sein, einmalig eine Dispositions- und eine Fuhrparkmanagementssoftware zu beschaffen. Im Rahmen der Workshops wurden Leistungskataloge erarbeitet. Die exakte Höhe der Kosten kann erst nach abgeschlossener Ausschreibung beziffert werden.
- Es ist mit einmaligen Einführungskosten für eine sog. „white-lable-Lösung“ und Adaptationen bestehender IT-Systeme auf die neue Software in Höhe von 50.000. bis 75.000 Euro zu rechnen. Weiterhin werden Hardwareeinbauten für die Dispositionssoftware notwendig sein, die sich bei voraussichtlich etwa 70 dienstlichen Fahrzeugen auf etwa 50.000 Euro summieren werden.

Die variablen Kosten für Softwarelizenzen werden sich voraussichtlich auf jährlich 10.000 – 15.000 Euro belaufen.

- Investitionen in Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur: Bestehende Fahrzeuge werden bis zu ihrem wirtschaftlichen Ersatzzeitpunkt weiterhin genutzt. Die folgende Beschaffung von Elektrofahrzeugen und zugehöriger Infrastruktur verursachen im ersten Schritt zunächst höhere Kosten gegenüber dem Status Quo mit konventionellen Fahrzeugen. Durch staatliche Maßnahmen kann nach derzeitiger Förderkulisse der Mehraufwand um 40 % reduziert werden. Bei gängigen, für die Stadtverwaltung geeigneten Fahrzeugen liegt die Preisdifferenz derzeit im Durchschnitt bei etwa 8.000 Euro. Demnach beträgt der Mehraufwand 4.800 €/Fahrzeug. Bei einer angenommenen Ersatzbeschaffung von 10 Fahrzeugen in den ersten sieben Jahren können somit etwa 50.000 Euro Investitionsmehrkosten jährlich erforderlich werden.
- Durch die erst sukzessive erforderliche Anschaffung von Elektrofahrzeugen und gleichzeitig sinkenden Fahrzeugpreisen ist damit zu rechnen, dass es künftig zu günstigeren Neubeschaffungen kommen wird.
- Beschaffung von Pedelecs: Da es derzeit nur wenige Diensträder gibt, bedeutet der Kauf von Pedelecs eine Neuinvestition. Im Vergleich zum PKW fallen die Anschaffungskosten bei etwa 40 zu beschaffenden Zweirädern mit ca. 120.000 Euro und erheblich besserer Umweltwirkung niedrig aus.

### Dauerhafte Aufwendungen:

- Förderung der dienstlichen ÖPNV-Nutzung: Im Falle der Einführung eines dienstlichen JobTickets zahlt die Stadtverwaltung jährlich einen Pauschalbetrag an die Verkehrs GmbH und verbessert damit deren Einnahmesituation. Eine zusätzliche Belastung des städtischen Haushalts würde dadurch nicht entstehen, da das zu einem späteren Zeitpunkt auszugleichende Defizit der Verkehrs GmbH zugleich gegenläufig verringert würde.
- Schaffung einer Personalstelle „Dienstliches Mobilitätsmanagement“: Die Umsetzung des Konzeptes erfordert einen Wandel des Betriebs von Fahrzeugen, neue Strukturen, geänderte Prozesse und nicht zuletzt ein hohes Maß an Kommunikation gegenüber den zukünftigen Nutzern. Mit der vorhandenen Personalkapazität ist dies nicht zu bewältigen, so dass es im FB 67 einer weiteren Personalstelle bedarf – vorzugsweise die einer/s dienstlichen Mobilitätsmanagerin/s. Diese ist mit etwa 70.000 Euro p.a. zu kalkulieren.

Die erforderlichen Finanzmittel lassen sich durch folgende Gegeneffekte kompensieren:

- Einführung eines effizienten dienstlichen Mobilitätsmanagements und Controllings: Dies lässt sich nicht exakt messen. Durchschnittlich lassen sich aus der Erfahrung zahlreicher anderer Projekte Kosteneinsparungen von 10% bis 20% gegenüber dem Status-quo durch Projektcontrolling erzielen. Zu Beginn der Umstellung können die Kosten allerdings zunächst ansteigen.
- Entfall von Beiträgen zum kommunalen Schadensausgleich für Privat-Kfz: In der Stadtverwaltung sind ca. 784 private Fahrzeuge beim KSA angemeldet. Da voraussichtlich Ausnahmen und Härtefälle bestehen bleiben werden, können nicht sämtliche dienstliche Fahrten mit Privatfahrzeugen ausgeschlossen werden. Somit wird das Einsparungspotenzial mittelfristig bei ca. 700 Fahrzeugen je 69 Euro auf ca. 48.300 Euro jährlich eingeschätzt.
- Entfall vieler extern angemieteter Kfz-Stellplätze: Die Stadtverwaltung kann durch den reduzierten Fahrzeugbestand sukzessive auf die Anmietung von Stellplätzen verzichten: Das Einsparungspotenzial wird bei ca. 150 Parkplätzen für dienstlich genutzte Privatfahrzeuge je 30 bis 60 Euro auf etwa 54.000 bis 108.000 Euro jährlich eingeschätzt.
- Einsparungen durch geringere Prozess-, Unterhalts- und Betriebskosten: Ein kleines Elektrofahrzeug schlägt durchschnittlich mit 150 Euro geringeren Kosten pro Jahr für Wartung und Verschleiß zu Buche als ein vergleichbarer Verbrenner. Die jährliche Ersparnis in einem Fuhrpark mit 70 Elektro-PKW beläuft sich somit auf weitere 10.000 Euro.
- Entfall der Abrechnung der Wegstreckenentschädigung: Die dienstliche Mitbenutzung privater Kfz gegen eine Wegstreckenentschädigung wird zukünftig beim weitgehenden Verzicht auf diese Mobilitätsform nur noch in geringem Umfang anfallen und somit Einsparungen bewirken. Der Mobilitätsbedarf wird jedoch weiterbestehen, so dass hier städtische Betriebskosten entgegenstehen. Ein Einspareffekt wird über den reduzierten Verwaltungsaufwand zu verzeichnen sein.
- Einsparungen durch Verlagerung von Wegen auf kostengünstigere Mobilitätsarten im Vergleich zum Verbrennungs-PKW: Nach derzeitigem Stand legen alle Dienstfahrzeuge der Stadtverwaltung Braunschweig jährlich etwa 900.000 km zurück. Wenn davon 10% auf Zweiräder verlagert werden können, entspricht dies im Verhältnis einer Kostensparnis von etwa 22.000 Euro.
- Einsparungen durch Vermeidung von Verkehr durch bewusstere Organisation und Ausübung von Mobilität: Ähnlich wie die Verlagerung von Wegen wird der Verkehrsvermeidung ein Einsparungspotenzial von 5 - 10% der gesamten Fahrleistung beigemessen. Dies belief sich folglich auf etwa 11.000 bis 22.000 Euro.
- Entlastung der Fachbereiche um alle Aufgaben des Mobilitätsmanagements: Dieser Effekt ist nicht direkt zu beziffern, es werden jedoch personelle Kapazitäten für die Wahrnehmung anderer Aufgaben freigesetzt.
- Einwerben und Nutzung von Fördermitteln zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen und der Errichtung von Ladeinfrastruktur: Gegenwärtig erwägt die Klimakommission der Bundesregierung, im Rahmen des Markthochlaufs aktuelle Förderprogramme auszuweiten und zu verlängern.
- Einsparungen durch die Steuerfreiheit für Elektro-PKW: Der Kostenvorteil der KFZ-Steuер bei modernen Neuwagen bewegt sich gegenüber Verbrennungsfahrzeugen durchschnittlich bei 180 Euro bei vollständiger Umstellung der künftig benötigten 70 Fahrzeuge beträgt die Einsparung ca. 12.600 Euro p.a.

Abschließend kann festgehalten werden, dass sich die Einsparungen überschlägig auf etwa 150.000 bis 220.000 Euro jährlich summieren. Nicht enthalten sind Verbesserungen durch optimierte Prozesse und andere nicht quantifizierbare Effekte.

## **6. Weiteres Vorgehen**

Die Verwaltung berichtet ab Beschlussfassung über das E-Mobilitätskonzept den zuständigen politischen Gremien kontinuierlich über den Stand der Umsetzung der 24 Maßnahmen und schlägt erforderlichenfalls Änderungen und Ergänzungen vor. Diese Maßnahmen sind in einer Tabelle im Anhang aufgeführt.

In die Umsetzungsphase des Konzeptes wird ein ständiger mitarbeiterorientierter Evaluierungsprozess für ausgewählte Einzelmaßnahmen integriert.

Zudem sollen unter Einbezug staatlicher Förderprogramme weitere Mittel eingeworben werden. Aktuelle und zukünftige Förderprogramme zur Beschaffung von Elektrofahrzeugen und zur Errichtung von Ladeinfrastruktur sind im Rahmen des Markthochlaufs durch die Bundes- und Landesregierung absehbar.

	<b>Maßnahme</b>	<b>Umsetzung</b>		
		sofort	mittelfristig	langfristig
1	<b>Pooling und Sharing von Dienstfahrzeugen</b>			
2	<b>Beschaffung einer Dispositionssoftware</b>			
3	<b>Elektrifizierte Fahrzeuge</b>			
4	<b>Laden mit Strom aus regenerativen Energien</b>			
5	<b>Integration von Zweirädern</b>			
6	<b>Verleihsystem für Pedelecs und (E-)Lastenräder</b>			
	Option: öffentliches Fahrradverleihsystem			
7	<b>Der ÖPNV als Alternative zum MIV</b>			
	Option: Dienstliches JobTicket			
	Option: Disponierbare, übertragbare Monatstickets			
	Option: Einzelfahrscheine und Mehrfachfahrkarten			
8	<b>Zentralisierte Bewirtschaftung der Dienstfahrzeuge</b>			
9	<b>Beschaffung einer Fuhrparkmanagementsoftware</b>			
10	<b>Führerscheinkontrolle</b>			
11	<b>Spitzenlastabdeckung</b>			
	Spitzenlastabdeckung durch Fahrzeuge benachbarter Pools			
	Spitzenlastabdeckung durch öffentliches CarSharing			
	Spitzenlastabdeckung Zusammenarbeit mit der BS Energy			
	Spitzenlastabdeckung durch Taxen			
12	<b>elektronische Zugangskarte für alle Mobilitätsformen</b>			
13	<b>Abschaffung der dienstlichen Nutzung von Privat-PKW</b>			
14	<b>Abschaffung der Wegstreckenentschädigung</b>			
15	<b>Abmietung von Kfz-Stellplätzen</b>			
16	<b>Fahrradabstellplätze</b>			
17	<b>Fachbereichsübergreifendes Mobilitätsmanagement</b>			
18	<b>Beteiligungs- und Rückkopplungsprozesse</b>			
19	<b>Befragung zum Mobilitätsverhalten auf dem Arbeitsweg</b>			
20	<b>Verkehrsvermeidung</b>			
	Web- und Telefonkonferenzen			
	Technisches Rathaus			

<b>21</b>	<b>Private Buchbarkeit von Poolfahrzeugen</b>			
<b>22</b>	<b>Förderung von Fahrgemeinschaften</b>			
<b>23</b>	<b>Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel</b>			
<b>24</b>	<b>Individualinformation</b>			

Geiger

**Anlage/n:**

Bericht „Elektromobilitätskonzept für den Konzern Stadt Braunschweig“