Antrag

öffentlich

Datum

29.09.2023

Nummer

A0241/23

Absender

Fraktion DIE LINKE

Adressat

Vorsitzender des Stadtrates
Prof. Dr. Alexander Pott

Gremium

Sitzungstermin

Stadtrat

12.10.2023

Kurtitel

Kommunales Fuhrparkmanagement

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt darzustellen, wie aktuell das kommunale Fuhrparkmanagement der LH Magdeburg organisiert ist und welche Schritte unternommen werden, um nachhaltigen Aufgabenstellungen der Zukunft im Zeichen von Verkehrswende und Elektromobilität sowie mglw. weiterer Zentralisierung des Fuhrparkmanagements inklusive von Eigenbetrieben und städtischen Gesellschaften erfolgreich zu begegnen und mögliche Einsparpotentiale zu heben.

Dabei interessieren besonders die zu Grunde liegende kommunale Fuhrparkstrategie im Kontext des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes einschl. mgl. Ladung von Elektrofahrzeugen mit regenerativen Strom.¹

Diese Darstellung ist kurzfristig im Ausschuss für Umwelt und Energie, KRB und Finanzausschuss sowie im Verwaltungsausschuss zur weiteren Beratung vorzulegen und in die Haushaltsberatungen einzusteuern.

Begründung:

Hoch aktuelle Themen im kommunalen Fuhrpark sind die Digitalisierung sowie Nachhaltigkeit und Umweltschutz. Aufgrund der meist nur kurzen Strecken, die zurückgelegt werden müssen, setzen immer mehr kommunale Fuhrparks auf Fahrzeuge mit Elektroantrieb. Die Ladeinfrastruktur stellt in der Regel kein Problem dar, da die kommunalen Abstellflächen mit Ladesäulen ausgestattet werden können und so ein regelmäßiges Laden der Fahrzeuge ermöglichen. Eine Herausforderung in diesem Zusammenhang ist jedoch, dass Elektroantriebe nicht bei allen Fahrzeugen zur Verfügung stehen. Zwar gibt es immer mehr Pkw, die über einen umweltfreundlicheren Elektroantrieb verfügen, betrachtet man allerdings den Bereich der Spezialfahrzeuge, sieht es eher schlecht aus.

Auch das Beschaffungsmanagement von Fahrzeugen unterscheidet sich zwischen kommunalen Fuhrparkmanagement und herkömmlichen Leasingverträgen in Außendienstflotten. In diesem Zusammenhang besonders wichtig ist die Langfristigkeit der Beschaffung, denn Fahrzeuge wie beispielsweise Feuerwehrfahrzeuge oder Müllsammelfahrzeuge werden für längere

¹ [https://www.energieagentur.rlp.de/themen/mobilitaetswende/umsetzung-der-clean-vehicles-directive/#:~:text=Häufig%20gestellte%20Fragen%20\(FAQ\)%3A,Auftraggeber%22%20in%20§%2099%20Nr.](https://www.energieagentur.rlp.de/themen/mobilitaetswende/umsetzung-der-clean-vehicles-directive/#:~:text=Häufig%20gestellte%20Fragen%20(FAQ)%3A,Auftraggeber%22%20in%20§%2099%20Nr.)

Zeiträume angeschafft. Das Pkw-Leasing von in der Regel drei Jahren ist im kommunalen Fuhrpark nicht umsetzbar. Spezialfahrzeuge, wie die oben genannten, verbleiben mitunter bis zu zehn Jahren im Fuhrpark der Kommune. Eine Herausforderung ist die Fahrzeuge so anzuschaffen, dass diese den Ansprüchen in Sachen Antrieb, Ausstattung und Umweltfreundlichkeit gerecht werden. So setzen heute bereits viele Kommunen auf Elektrofahrzeuge, um die CO²-Belastung zu minimieren und auch mögliche Fahrverbote für die eigenen Fahrzeuge zu umgehen.

Aber auch andere Antriebe, wie Hybrid-Modelle, Wasserstoff- und Brennstoffzellenfahrzeuge können einen klimafreundlichen kommunalen Fuhrpark unterstützen. Bund und Land fördern sogar die Anschaffung von Fahrzeugen mit diesen Antriebsarten, ungeachtet dessen, um welchen Fahrzeugtyp es sich handelt. So kann beispielsweise auch für das im kommunalen Fuhrparks eingesetzte E-Lastenrad oder auch für den neuen E-Bus zur Bereitstellung des öffentlichen Personennahverkehrs eine Förderung beantragt werden..

Das allein ist jedoch nicht ausreichend, um den kommunalen Fuhrpark nachhaltig zu gestalten. Berücksichtigt werden müssen auch die dazugehörige Ladeinfrastruktur oder die Möglichkeit zum Betanken von Wasserstofffahrzeugen.

Das Controlling ist im kommunalen Fuhrpark besonders wichtig, um echte Synergieeffekte zu nutzen. Denn wie bereits eine Studie aus dem Jahr 2018 zeigt, sind die Fuhrparkkosten deutscher Kommunen im Vergleich der letzten fünf Jahre um durchschnittlich 20 Prozent gestiegen. In Unternehmen in der freien Wirtschaft hingegen sind die Fuhrparkkosten in diesem Zeitraum um 30 Prozent gesunken. Bei diesem Kostenvergleich ist jedoch zu berücksichtigen, dass lediglich etwa ein Viertel der befragten Kommunen über ein zentrales Fuhrparkmanagement verfügte. Die Verwaltung der einzelnen Spezialfahrzeuge lag also zum überwiegenden Teil in den einzelnen Fachbereichen. Das kann zur Folge haben, dass zu viele und zu teure Fahrzeuge im kommunalen Fuhrpark eingesetzt werden. Eine Vollauslastung ist auch hier nicht immer gegeben.²

Das Ziel sollte es daher sein, ein zentrales kommunales Fuhrparkmanagement einzurichten, in dem alle Fäden zusammenlaufen. Hier liegt die kaufmännische und operative Steuerung des Fuhrparks.

Wird die Verwaltung des Fuhrparks in eine zentrale Hand gegeben, können doppelte Aufwände vermieden und Prozesse effizienter eingerichtet werden. Dies kann langfristig zu einer Senkung der kommunalen Fuhrparkkosten führen.

Mit einer zentralen Steuerung können auch die Pflichten, die im kommunalen Fuhrpark gelten, einfacher abgedeckt werden.

Nadja Lösch
Fraktionsvorsitzende

René Hempel
Fraktionsvorsitzender

² Vgl. bspw. Kommunales Fuhrparkmanagement / lapid.